

POLSKIE OKRETY *Marek Soroka* **WOJENNE 1945-1980**

Marek Soroka

POLSKIE OKRETY **WOJENNE 1945-1980**

Wydawnictwo Morskie Gdańsk 1986

Od autora

Jest to książka o okrętach Marynarki Wojennej PRL. O tych, które strzegą dziś morskich granic kraju, i o tych, które zakończyły już bałtycką wachtę. Od jej zapoczątkowania, po odzyskaniu ponad pięćsetkilometrowego wybrzeża, do końca lat siedemdziesiątych trzykrotnie, generalnie biorąc, zmieniały się typy jednostek pływających uważane w poszczególnych klasach za zasadnicze. I choć niektóre okręty przewinęły się przez flotę w okresach nie odpowiadających takiemu podziałowi, to jednak wydaje się on być najodpowiedniejszym kluczem do usystematyzowania rozwoju sił morskich w 35-leciu Marynarki Wojennej (1945-1980).

Znalazło to wyraz w tytule *Trzy pokolenia*, którym opatrzony został, będący załącznikiem tej książki, cykl artykułów opublikowanych w latach 1973-1976 na łamach miesięcznika „Morze”. Ów przegląd okrętów pod białą-czerwoną banderą, połączony teraz i uzupełniony nowymi nabytkami naszej floty*, stanowi pierwszą próbę zebrania dostępnych danych na temat konstrukcji, charakterystyki taktyczno-technicznej i przebiegu służby możliwie wszystkich jednostek bojowych i specjalnego przeznaczenia, eksploatowanych po wojnie. Niniejsza publikacja scala i wzbogaca ten materiał, ukazując okręty współczesne oraz ich poprzedników, o których pamięć stopniowo się zaciera.

Sądzę, że po książkę tę sięgnie każdy, kto interesuje się historią naszej floty wojennej, kto pragnie zaznajomić się z okrętami pływającymi pod polską banderą. Jeśli lektura spotęguje zainteresowanie sprawami

*Przegląd nie obejmuje okrętów wcielonych do służby po 1980 r.

morza, jeżeli zadowoli kolekcjonerów zdjęć i rysunków okrętów oraz usatysfakcjonuje łaknących informacji o flocie entuzjastów, wówczas podstawowy cel tej pracy będę uważał za spełniony. Myślę, iż stanie się ona też przydatna w gromadzeniu materiałów do opracowania pełnych dziejów Marynarki Wojennej.

Przegląd okrętów pełniących w niej służbę jest jedynie przyczynkiem do tej historii. Opisy dziejów kolejnych reprezentantów omawianych klas, rysunki i fotografie okrętów tworzą zaledwie zbiór informacji o konstrukcjach jednostek pływających i chronologiczne zestawienie przebiegów służby przedstawicieli trzech generacji.

Jeśli jednak Czytelnicy nie ograniczą się do prześledzenia rozwoju tylko szczególnie interesującej ich klasy, a ci, którzy niegdyś służyli we flocie – do odszukania bliskiego sercu okrętu, to dojrzą w tej książce zarys najnowszej historii polskiej floty. Poprzez losy poszczególnych okrętów uświadomią sobie trudy towarzyszące zaciąganiu bojowej wachty po wyzwoleniu, ogarną rozmiary radzieckiej pomocy w tworzeniu i unowocześnianiu polskich sił morskich, zapoznają się z koncepcjami rozwojowymi ludowej Marynarki Wojennej, będą w stanie ocenić jej współczesną moc obronną we współdziałaniu z Flotą Bałtycką ZSRR i Ludową Marynarką NRD.

Opisane tu życiorysy okrętów nie oddadzą wszakże całokształtu 35-letnich dziejów Marynarki Wojennej PRL. Książka traktuje o flocie, a więc o zasadniczych wprowadzie, ale nie jedynych jej siłach. Ponadto, jak się rzekło, jest przeglądem rozwoju okrętów bojowych i specjalnego przeznaczenia. Jednostki pomocnicze – z uwagi na specyfikę ich służby – wymagają osobnego potraktowania, a systematyzowanie tego zróżnicowanego i liczego taboru pływającego jeszcze trwa. Pewną niekonsekwencją jest to, że w książce znalazło się kilka pomocniczych jednostek pływających: małe okręty ratownicze i kutry hydrograficzne. Wydaje się jednak, iż warto było je przedstawić razem z większymi okrętami o tych przeznaczeniach.

Książka, choć poświęcona jest okrętom, w pośredni sposób mówi również o rzeczywistych twórcach ich osiągnięć w służbie – o marynarzach spod biało-czerwonej bandery wojennej, którzy w codziennym szkoleniowym trudzie tworzyli, a dziś nadal umacniają siłę Polski na

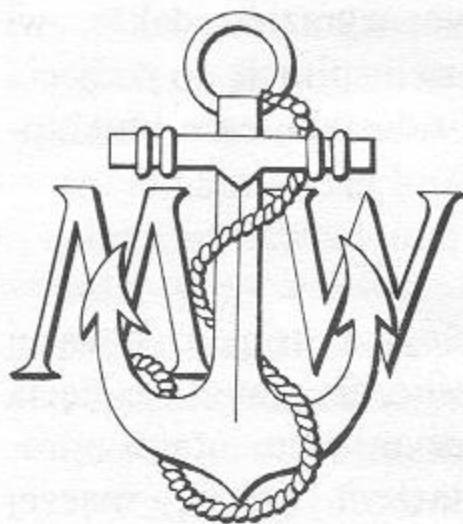
morzu. W opisach i charakterystyce jednostek pływających nietrudno doszukać się wyrazów uznania dla stoczniovców i konstruktorów, przysparzających flocie udanych okrętów. Ich zestawienie odzwierciedla wielopłaszczyznowe dokonania kolejnych pokoleń współtwórców bojowej sprawności naszej floty.

Przegląd ten nie mógłby powstać bez życzliwej pomocy wielu osób. Chciałbym więc serdecznie podziękować tym wszystkim, którzy dopomogli mi w rekonstruowaniu sylwetek okrętów z pierwszego powojennego okresu, w odtwarzaniu nie zachowanych w archiwach danych taktyczno-technicznych oraz dotyczących przebiegu służby niektórych jednostek. Szczególną wdzięczność pragnąłbym wyrazić redaktorowi naczelnemu „Morza”, Jerzemu Micińskiemu za inspirację do podjęcia tej pracy, nieocenione fachowe wskazówki i udostępnienie unikatowych materiałów źródłowych.

Osobnego omówienia wymaga część ilustracyjna książki, będącej rodzajem katalogu floty, w którym trudno określić, czy rysunki i zdjęcia okrętów uzupełniają tekst, czy też są zasadniczymi elementami opracowania, opatrzonymi rozszerzonym komentarzem. Tak czy inaczej bezsporne jest zainteresowanie morskich hobbystów – potwierdzone m.in. w listach stanowiących pokłosie cyklu *Trzy pokolenia* – dobrymi fotografiami jednostek pływających oraz takim zestawem ich planików, który umożliwiałby porównywanie wielkości. Zgodnie z tymi oczekiwaniami, dobrane zostały możliwie najlepsze ujęcia okrętów (z wyjątkiem paru kiepskich technicznie, ale jedynych), a sylwetki przedstawione są w dwóch skalach – 1:500 (dla większych) i 1:250 (dla mniejszych).

Na ostatnich stronach książki znajduje się zestawienie wykreślonych w skali 1:750 sylwetek wszystkich jednostek pływających pod banderą Marynarki Wojennej w ciągu 35-lecia. W odróżnieniu od podstawowych rysunków, które plastycznie ukazują szczegóły konstrukcji i wyposażenia, wspomniane sylwetki są wypełnionymi czernią konturami części nawodnych okrętów. W tym samym stylu wykonane zostały rysunki małych jednostek ratowniczych i hydrograficznych,

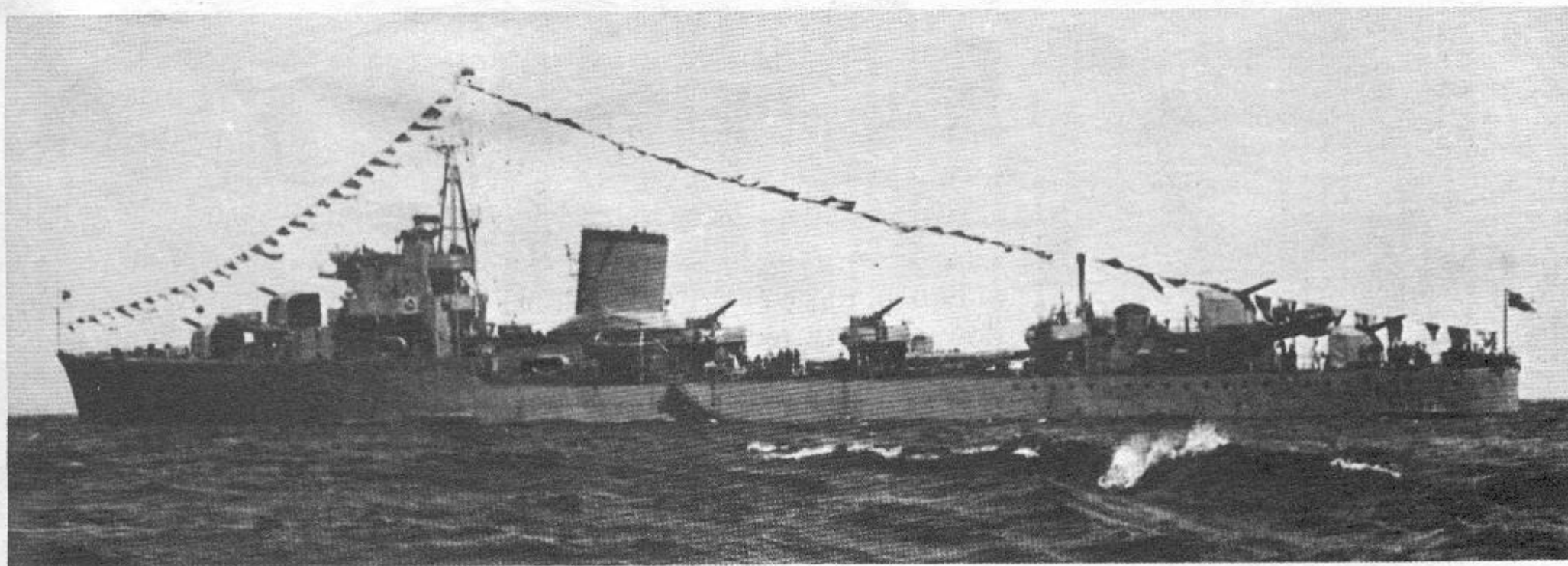
zamieszczone w rozdziałach poświęconych okrętom o tych przeznaczeniach. Odmienne potraktowanie owych pomocniczych jednostek pływających wynika niejako z okazjonalnej ich obecności na kartach książki o okrętach bojowych i okrętach specjalnego przeznaczenia.



Niszczyciele

Niszczycielem, który jako pierwszy wszedł w skład Marynarki Wojennej PRL, była „Błyskawica” – jeden z najpopularniejszych polskich okrętów przedwojennej budowy, bliźniacza jednostka zatopionego w 1940 roku „Groma”. Podobnie jak on, zbudowana została w brytyjskiej stoczni Samuel White w Cowes (25 listopada 1937 roku podpisano protokół odbioru). Według ówczesnej nomenklatury zaliczała się do klasy kontrtorpedowców. Okręt miał 1975 ton wyporności standardowej (2144 ton bojowej) i wymiary 114x11,3x3,1 m. Uzbrojony był w 7 dział 120 mm (1xI, 3xII), 4 działka plot. 40 mm (2xII), 8 nkm plot. 13,2 mm (4xII), 6 wyrzutni torpedowych 550 mm z reduktorami do 533 mm (2xIII), zrzutnie i miotacze bomb głębinowych. Mógł zabrać 60

1. „Błyskawica” tuż po powrocie do kraju
(fot. K. Komorowski)



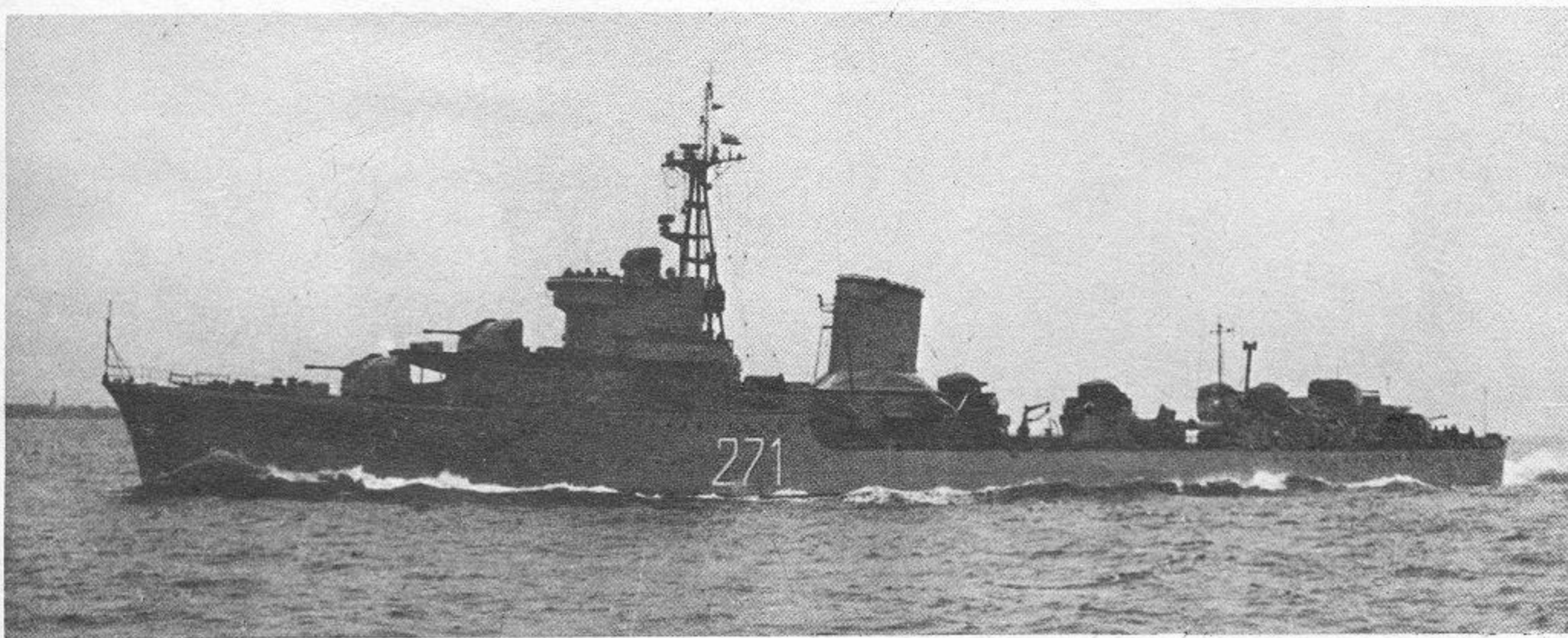
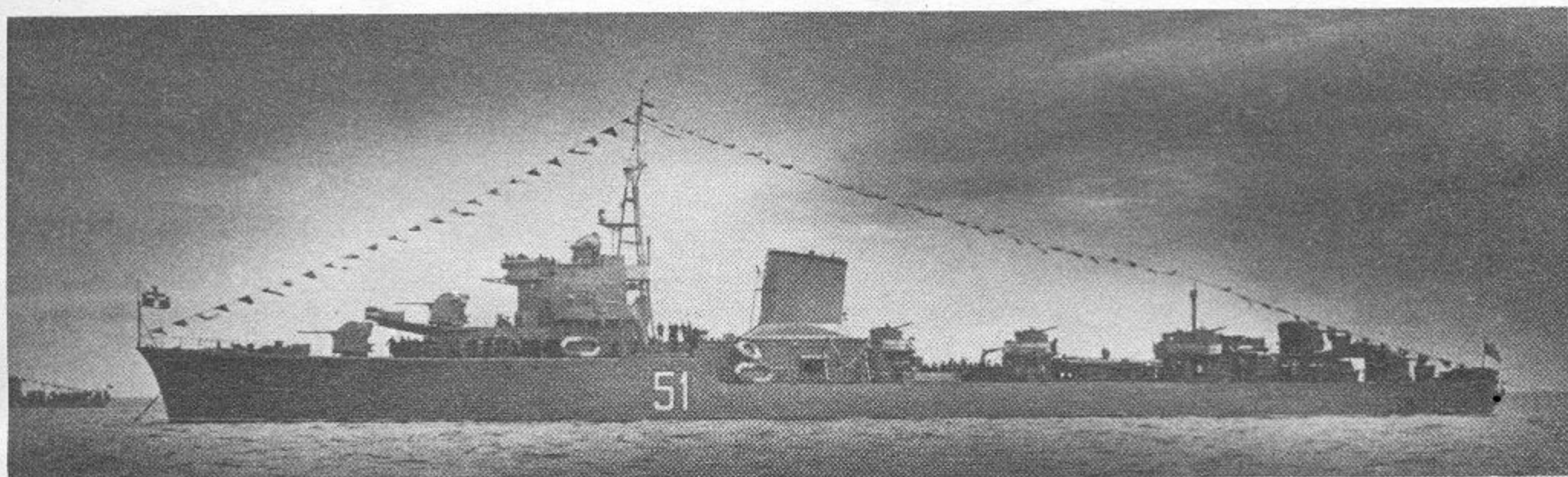
min. Turbiny parowe o mocy 39 690 kW (54 000 KM) zapewniały prędkość kontraktową 72,2 km/h (39 węzłów), maksymalną 75 km/h (40 węzłów). Przy prędkości ekonomicznej 27,8 km/h (15 węzłów) zasięg wynosił 3704 km (2000 mil morskich). Załoga liczyła 190 ludzi.

Po przybyciu w dniu wybuchu drugiej wojny światowej do Anglii, zrealizowawszy tym samym wraz z „Gromem” i „Burzą” rozkaz operacyjny pod kryptonimem „Pekin”, „Błyskawica” podjęła walkę u boku aliantów. W połączonych siłach sprzymierzonych flot otrzymała znak taktyczny „H-34”. Spośród wszystkich okrętów koalicji antyhitlerowskiej osiągnęła najdłuższy staż bojowy. Zapoczątkowany został pierwszym w tej wojnie atakiem na U-boota, przeprowadzonym 6 września 1939 roku, zakończony zaś był salwą oddaną 27 listopada 1945 roku do jednego ze zdobytych okrętów podwodnych Kriegsmarine, przeznaczonych do zniszczenia.

Wśród działających na Zachodzie naszych okrętów ORP „Błyskawica” wraca do kraju z trzecim co do wielkości (po „Piorunie” i „Garlandzie”) kontem przebytych 148 356 mil morskich. Złożyło się na to 108 patroli i udział w eskortowaniu 83 konwojów. Niszczyciel uczestniczył w zatopieniu 2 i uszkodzeniu 6 okrętów nawodnych oraz w zniszczeniu 2 statków handlowych nieprzyjaciela. Uszkodził 3 U-booty. Na pewno zestrzelił 4 samoloty, natomiast 2 stracił prawdopodobnie.

Powojenną służbę w ludowej Marynarce Wojennej „Błyskawica” rozpoczęła oficjalnie 30 czerwca 1947 roku, z chwilą podpisania protokołu jej odbioru od władz brytyjskich. Nazajutrz okręt wyruszył z Rosyth do Gdyni. Uroczyste wejście do oksywskiego portu nastąpiło 4 lipca 1947 roku. „Błyskawica” zawinęła tam z takim samym zapasem amunicji, torped i bomb głębinowych (pobranych z magazynu i załadowanych na redzie Rosyth parę dni przed rejssem), z jakim przed ośmiu prawie laty opuszczała Gdynię.

W wyniku modernizacji dokonanych w toku wojny wygląd, uzbrojenie i wyposażenie okrętu przedstawiały się inaczej niż pierwotnie. Ich celem było poprawienie stateczności, unowocześnienie urządzeń rozpoznawczych i przyrządów kierowania ogniem oraz dostosowanie



uzbrojenia zarówno do norm angielskich, jak i do wymogów walki głównie z lotnictwem i okrętami podwodnymi.

Artyleria główna składała się z 8 (4xII) szybkostrzelnych półautomatycznych dział uniwersalnych 102 mm, artyleria plot. zaś – z 4 (2xII) działek 40 mm typu Bofors oraz 4 pojedynczych działek 20 mm typu

2.3 „Błyskawica” w latach pięćdziesiątych, z numerem burtowym „51” (fot. J. Rydzewski); po ostatniej modernizacji, oznaczona numerem „271” (fot. S. Pudlik)

Oerlikon (po usunięciu 4 podwójnych nkm 13,2 mm systemu Hotchkiss). Okręt dysponował czterorurową wyrzutnią torpedową 533 mm, 4 miotaczami bomb głębinowych i 2 zmodernizowanymi zrzutniami bomb głębinowych. Różnice w wyglądzie zewnętrznym polegały między innymi na tym, że komin pozbawiony został zbyt ciężkiego kołpaka oraz zlikwidowano górny pomost z reflektorem i nadbudówką rufowego pomostu nawigacyjnego.

Począwszy od sierpnia 1947 roku „Błyskawica” z nowo zaokrętowaną załogą przystąpiła do realizacji programu szkolenia na morzu. W pierwszy dłuższy rejs wyszła „Błyskawica” we wrześniu, z Gdyni do Świnoujścia, z podchorążymi I rocznika Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej na pokładzie. W morzu zauważono wiele usterek (szczególnie w mechanizmach napędowych i konstrukcji kadłuba), wynikających z długoletniej intensywnej eksploatacji okrętu, zwłaszcza w trudnych warunkach hydrometeorologicznych panujących na Atlantyku. Dały też o sobie znać liczne uszkodzenia, łatanie pośpiesznie w latach wojny.

W październiku w roku 1949 niszczyciel odstawiony został do remontu, który trwał do połowy kwietnia 1950 roku. Przywrócona w jego efekcie sprawność „Błyskawicy” wspomogła niewątpliwie załogę w wysiłkach szkoleniowych, uwieńczonych w rok później zdobyciem – po raz pierwszy, ale nie ostatni – miana przodującego okrętu Marynarki Wojennej.

W roku następnym okręt przebrojono, wyposażając go w nowoczesne przyrządy do kierowania ogniem artyleryjskim i torpedowym, w nowe działa i broń przeciwpodwodną (jeśli chodzi o artylerię główną, wymieniono tylko lufy). Wyporność standardowa okrętu wynosiła teraz 2011 ton, a zanurzenie wzrosło do 3,3 m. Artyleria główna składała się z 8 dział 100 mm (4xII), a uzbrojenie przeciwlotnicze – z 10 działek 37 mm (2xI, 4xII). Miotacze bomb głębinowych angielskiego typu Thornycroft zastąpiono miotaczami wzoru BMB-2.

Działalność szkoleniową kontynuowała „Błyskawica” do 15 października 1957 roku, kiedy to – na skutek ponownego „odżywiania się” spuścizny trudów wojny w postaci awarii mechanizmów i urządzeń – wycofano ją z linii i skierowano do kapitalnego remontu. Gruntowną

„kurację”, przeprowadzoną w Stoczni Marynarki Wojennej i Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni, zakończono 15 kwietnia 1961 roku.

W czasie długoletniej służby pod banderą wojenną PRL „Błyskawica” wiele razy zdobywała palmę pierwszeństwa w wyszkoleniu, niejednokrotnie reprezentowała naszą ojczyznę w zagranicznych portach.

W roku 1951 „Błyskawica” złożyła kurtuazyjną wizytę Flocie Bałtyckiej ZSRR w Leningradzie. W 1955 roku odwiedziła Bałtisk oraz znany z lat wojny Portsmouth. Następnie załoga niszczyciela miała okazję reprezentować biało-czerwoną banderę w Sztokholmie (1957, 1962), Helsinkach (1961), Londynie (1962), Chatham (1964), Göteborgu (1964), Narwiku (1965), Kopenhadze (1966).

„Błyskawica” zadania szkoleniowe wypełniała najpierw ze znakiem taktycznym „N-51”, zmienionym wkrótce na „51”, a potem z numerem „271”, z którym to zakończyła służbę liniową. Po długotrwałym sprawowaniu funkcji flagowej jednostki naszej floty, a zarazem lidera zespołu niszczycieli, okręt przekształcony został w pływające muzeum Marynarki Wojennej. W dniu 1 maja 1976 roku zastąpił przy reprezentacyjnym Nabrzeżu Pomorskim w Gdyni „Burzę”, od której przejął rolę okrętu-muzeum. Rokrocznie w sezonie letnim przewija się przez ten tysiące zwiedzających. Poznają historyczny okręt i tradycje oręża polskiego na morzu, przedstawione na wystawie obejmującej 170 metrów kwadratowych powierzchni muzealnej.

Kolejnym reprezentantem tej samej generacji niszczycieli w Marynarce Wojennej był ORP „Burza” – jeden z dwóch pierwszych kontrtorpedowców przedwojennej polskiej floty. Drugi nosił nazwę „Wiicher”. Wsławił się uczestnictwem w bohaterskiej obronie Wybrzeża, podczas której został zatopiony przez niemieckie lotnictwo.

„Burzę”, tak jak jej bliźniaka, zbudowano we Francji – w Chantiers Navals Français w Blainville (w służbie od 10 sierpnia 1932 roku). Wyporność standardowa wynosiła 1605 ton, a bojowa – około 1920 ton. Wymiary: 106,9x10,5x3,5 (3,8 przy pełnym obciążeniu) m. Uzbrojenie: 4 działa 130 mm (4xI), 2 działka plot. 40 mm (2xI), 4 nkm plot. 13,2 mm (2xII), 6 wyrzutni torpedowych 550 mm, przystosowanych również do torped 533 mm (2xIII), 2 zrzutnie bomb głębinowych

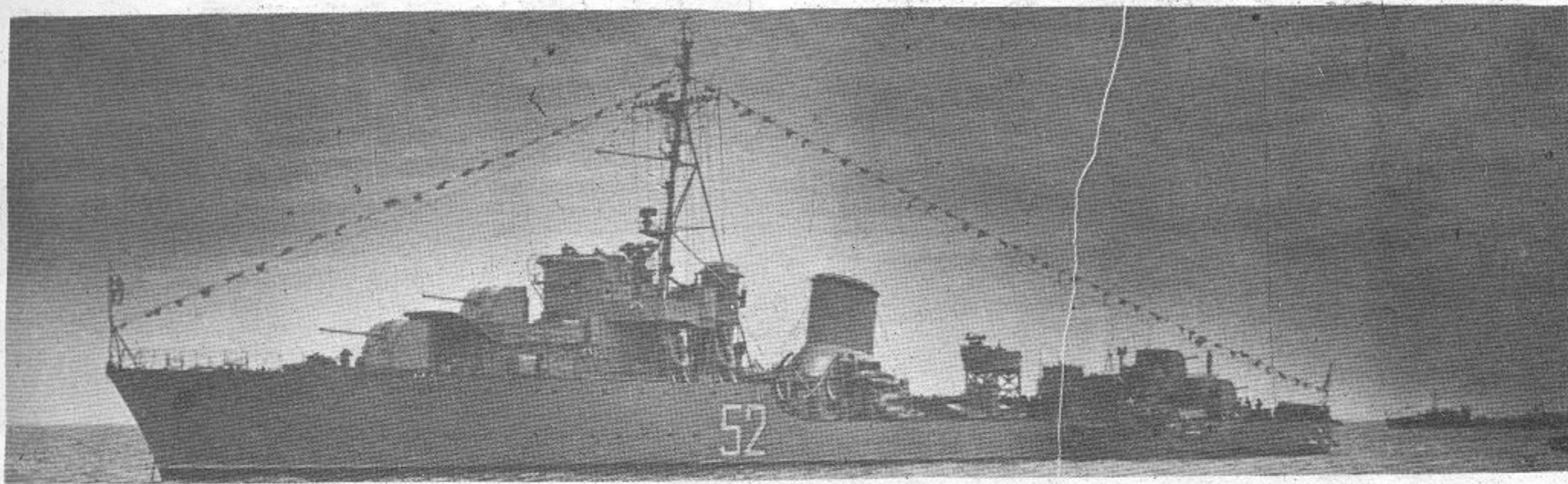
w tunelach pod pokładem głównym, 2 miotacze bomb głębinowych, możliwość zabrania 60 min. Napęd: turbiny parowe o mocy 25 725 kW (35 000 KM), zapewniające prędkość 61,2 km/h (33 węzły). Zasięg 5556 km (3000 mil) przy prędkości ekonomicznej 27,8 km/h (15 węzłów). Stan załogi: około 160 ludzi.

Jak już wspomniano, „Burza” znalazła się w składzie zespołu, który od początku wojny stacjonował w bazach brytyjskich. Otrzymała numer taktyczny „H-73”. W toku swej bojowej służby uzyskała miano „weterana atlantyckich szlaków”. Przebyła 98 750 mil morskich, uczestniczyła w 45 operacjach i patrolach oraz w eskortowaniu 19 oceanicznych i 25 przybrzeżnych konwojów. Stoczyła 17 walk z okrętami podwodnymi, 19 – z lotnictwem, 3 – z bateriami nadbrzeżnymi. Zanotowała jedno pewne i jedno prawdopodobne zatopienie U-boota oraz uszkodzenie 2 innych. Zestrzeliła na pewno 2 samoloty i tyleż straciła prawdopodobnie. Odznaczyła się w wielu akcjach ratowniczych, przyjąwszy ogółem na pokład ponad 500 rozbitków.

Wojenna charakterystyka „Burzy” przedstawiała się nieco inaczej niż pierwotna, w związku z dokonanymi w latach 1940 i 1942 modernizacjami, mającymi na celu wzmocnienie uzbrojenia przeciwlotniczego i przeciwpodwodnego. Uczyniono to kosztem demontażu 2 dział artylerii głównej i nkm-ów, jednej wyrzutni torpedowej oraz torów minowych zewnętrznych i umieszczonych w tunelach podpokładowych. W efekcie uzbrojenie artyleryjskie składało się z 2 pojedynczych dział 130 mm, 1 działa plot. 76 mm, czterolufowego działka plot. 40 mm i 4 pojedynczych działek plot. systemu Oerlikon kalibru 20 mm. Broń przeciw okrętom podwodnym stanowiły: 1 miotacz pocisków głębinowych (24 pociski jednorazowo) typu Hedgehog („jeż”), 4 miotacze bomb głębinowych typu Thornycroft, 2 zrzutnie bomb głębinowych (tory szynowe na rufie).

Służbę w charakterze niszczyciela eskortowego pełniła „Burza” do 15 listopada 1944 roku, po czym – już w rezerwie – była okrętem szkoleniowym, a następnie bazą okrętów podwodnych. Tę ostatnią funkcję sprawowała już po zakończeniu wojny.

Problem powrotu do kraju był skomplikowany, zarówno z przyczyn politycznych, jak i w związku ze złym stanem technicznym wysłużo-



nego okrętu. W rezultacie dopiero w lipcu 1951 roku niszczyciel przybył do Gdyni, przyprowadzony przez holownik „Swarożyc”. O dalszym losie „Burzy” zdecydowała komisja, która zbadała stan techniczny okrętu i rozpatrzyła możliwość jego dalszej eksploatacji. Postanowiono, że może on służyć jako okręt przeciwlotniczej obrony wybrzeża.

Kapitałny remont wraz z modernizacją związaną z nowym przeznaczeniem, zakończono w marcu 1955 roku. Znacznie zmienił się wygląd okrętu, szczególnie dzięki zastąpieniu drugiego i trzeciego komina jednym szerszym, do złudzenia przypominającym komin „Błyskawicy”. Upodobniło to do niej „Burzę”, zwłaszcza ustawioną nieco skośnie w stosunku do obserwatora. (Przypomnijmy, że już przed wojną planowano ujednolicenie sylwetek obu typów). Nie dostrzegało się wówczas przedniego komina, ginącego wśród nadbudówek pomostu. Na podstawach artylerii głównej, na których niegdyś ustawione były działa 130 mm (a później w miejscu działa nr 1 – „jeź” oraz w miejscu działa nr 3 – poczwórne działko plot. 40 mm) zainstalowano 4 pojedyncze działa uniwersalne kalibru 100 mm. „Burza” otrzymała ponadto 4 stanowiska zdwojonych działek plot. 37 mm oraz nowe wyrzutnie bomb głębinowych. Pozbawiona była natomiast nieprzydatnych w nowej roli i przeciążających śródokręcie wyrzutni torpedowych. Przypomnijmy, że wcześniej w Anglii została zdjęta jedna potrójna wyrzutnia torpe-

4. Powojenna przebudowa „Burzy” upodobiła ją nieco do „Błyskawicy” zwłaszcza gdy przedni komin przysłaniała nadbudówka oraz konstrukcja masztu

(fot. ze zbiorów J. Micińskiego)

dowa – usytuowana bliżej rufy. W tym miejscu znajdowała się do końca wojny platforma działa plot. 76 mm.

3 kwietnia 1955 roku „Burzę” powtórnie wcielono do Marynarki Wojennej (do zespołu niszczycieli jako okręt obrony przeciwlotniczej). Zaliczono ją do II rangi, otrzymała numer burtowy „N-52”, zmieniony niebawem na „52”. W trakcie służby – obfitującej w szereg pracowniczych wypełnianych zadań oraz funkcji reprezentacyjnych (takie jak udział w obchodach Dni Morza czy odbyta wraz z „Błyskawicą” w 1955 roku wizyta w Portsmouth) – raz jeszcze dokonano zmiany numeru burto-
wego na „272”.

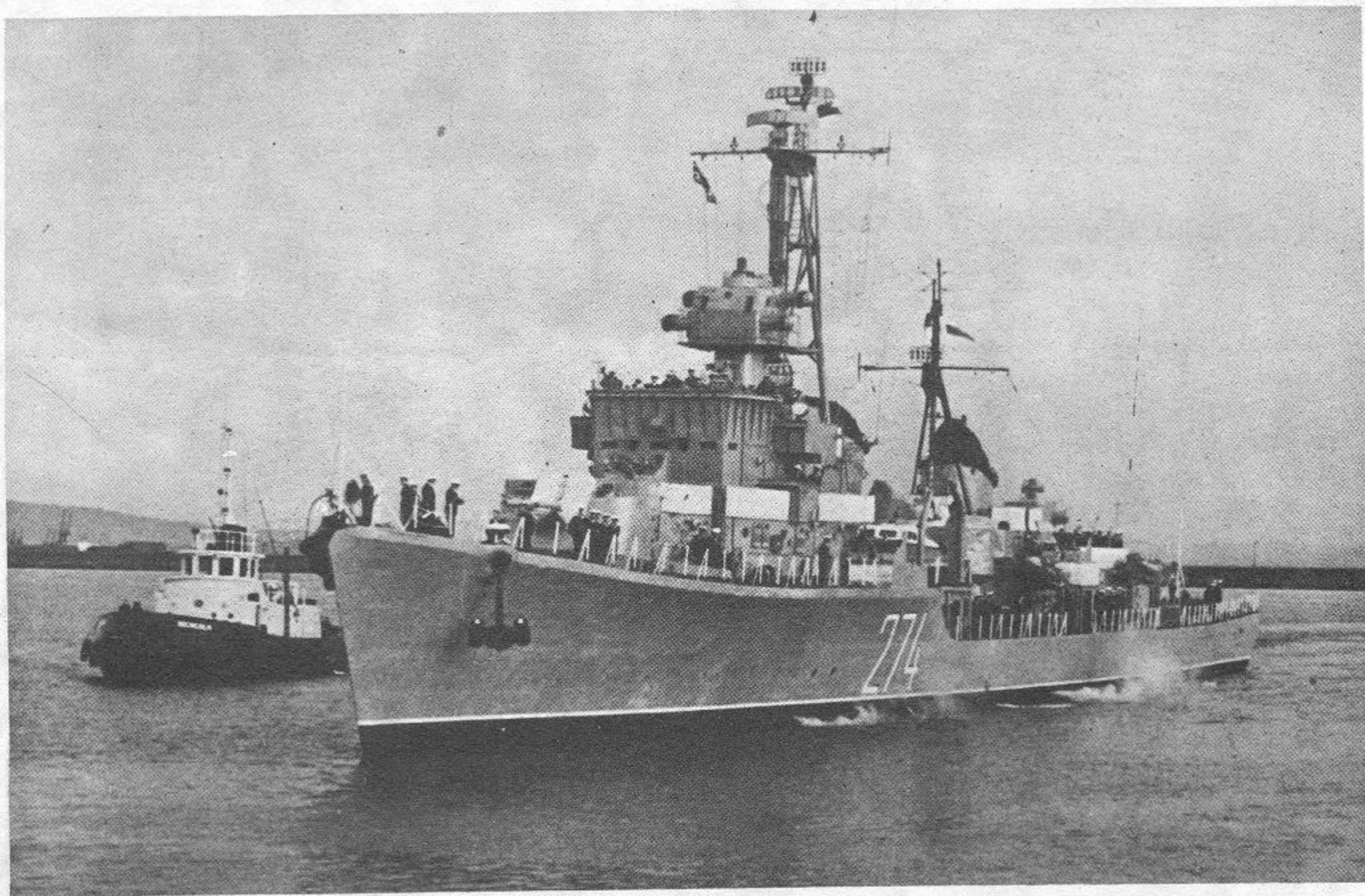
W roku 1959 „Burza” zakończyła służbę czynną, po czym zapadła decyzja przekształcenia jej w okręt-muzeum z miejscem postoju w Gdyni. Oficjalne przemianowanie nastąpiło 31 maja 1960 roku. W ciągu 16 lat, do czasu wycofania z eksploatacji, „Burzę” zwiedziło 3 750 000 osób. Opuszczenie bandery na tym historycznym okręcie nastąpiło 28 czerwca 1976 roku. Przez pewien czas służył jako poligon przeciwpożarowy; w 1977 roku został złomowany.

Przedstawicielami drugiego pokolenia niszczycieli były okręty o tradycyjnych nazwach „Grom” i „Wicher”. Wydzierżawiono je od Związku Radzieckiego. Pierwszy wcielony został do Marynarki Wo-

5. Sylwetka „Groma”, z numerem burtowym „273”

(fot. S. Pudlik)





jennej PRL 15 grudnia 1957 roku, po czym rozpoczął służbę z numerem burtowym „53”, zmienionym następnie na „273”. Drugi zasilił naszą flotę 29 czerwca 1958 roku i otrzymał numer burtowy „54”, zastąpiony po pewnym czasie numerem „274”.

Były to jednostki radzieckiego typu „Skoryj”. Należały do długiej serii, zaprojektowanej – jako rozwinięcie typu „Opytnyj” – po wojnie i budowanej w końcu lat czterdziestych oraz w pierwszej połowie pięćdziesiątych. Miały następujące dane taktyczno-techniczne: wyporność 2500/3500 ton, wymiary 120x12x4,3 m, uzbrojenie – 4 działa 130 mm

6. ORP „Wicher” („274”) w asyście holownika, powracający z rejsu

(fot. S. Pudlik)



7.8. Niszczyciel rakietowy „Warszawa” – od
dziobu i od rufy

(7 – fot. S. Pudlik
8 – fot. J. Uklejewski)



(2xII), 2 działa 85 mm (1xII), 7 działek plot. 37 mm (7xI), 10 wyrzutni torpedowych 533 mm (2xV), miotacze bomb głębinowych i miny, turbiny parowe o mocy 51 450 kW (70 000 KM), prędkość 66,7 km/h (36 węzłów).

Wcielenie tych niszczycieli w skład floty umożliwiło sformowanie zespołu, stanowiącego poważną siłę uderzeniową. Wstępny okres szkolenia załóg obejmował zapoznanie się ze skomplikowanymi urządzeniami, uzbrojeniem i mechanizmami. Kolejny etap szkolenia polegał na doskonaleniu nabytych umiejętności i zgrywaniu załóg w trakcie wypełniania zadań na morzu. Kontynuowały to kolejne marynarskie roczniki.

Składano również wizyty zagraniczne. Wiosną w 1959 roku „Grom” gościł wraz z dwoma trałowcami bazowymi w Kopenhadze, a latem tego roku – razem z „Wichrem” – w Breście. W roku 1965 „Grom” i „Błyskawica” uczestniczyły w rejsie do Narwiku, gdzie rzucono wieńce w miejscu zatonięcia okrętu, którego nazwę przejął powojenny „Grom”.

Trzecie pokolenie polskich okrętów omawianej klasy reprezentuje niszczyciel rakietowy „Warszawa” (numer burtowy „275”). Zbudowany w leningradzkiej stoczni admiralicji, służył w Marynarce Wojennej ZSRR pod nazwą „Sprawiedliwyj” w wersji klasycznej z numerem „175”, po modernizacji – „372”. Zakupiony przez Polskę, przybył do Gdyni 25 maja 1970 roku. Banderę Marynarki Wojennej PRL podniesiono na nim dokładnie w miesiąc później – 25 czerwca 1970 roku.

Historia jednostek tego projektu sięga połowy lat pięćdziesiątych. W Związku Radzieckim przystąpiono wówczas do seryjnej produkcji niszczycieli większych i silniej uzbrojonych niż okręty typu „Skoryj”. Jednostki nowego typu „Kotlin”, do którego należy niszczyciel „Warszawa”, dysponowały w wersji klasycznej 4 działami 130 mm (2xII), 16 działami 45 mm (4xIV), 10 wyrzutniami torpedowymi 533 mm (2xV) i silnym uzbrojeniem przeciwpodwodnym.

Na początku lat sześćdziesiątych, uwzględniając ówczesne wymagania na morzu, część tych okrętów przebudowano i w poważnym stopniu przebrojono, będące zaś w budowie wykończono w zmienionej już wersji. W wyniku modernizacji pozostawiono na miejscu jedy-

nie dziobowe stanowiska dział 130 mm i 45 mm oraz pięciorurowy aparat torpedowy na śródokręciu. Przebudowano nadbudówkę rufową, a zamiast wymontowanego uzbrojenia zainstalowano podwójną wyrzutnię przeciwlotniczych pocisków kierowanych. Dodano również 2 wieloprowadnicowe wyrzutnie pocisków rakietowych mniejszego kalibru. Odpowiednio wzbogacone zostało wyposażenie niszczyciela.

„Warszawa” odznacza się nowoczesną gładkopokładową konstrukcją kadłuba. Poza wyrzutniami rakiet przeciwlotniczych i wyrzutniami rakiet średniego zasięgu klasy „woda-woda”, dysponuje silnym uzbrojeniem do zwalczania okrętów podwodnych. Z nowoczesnym orężem obcuja na „Warszawie” marynarze, których kolejne roczniki korzystają z wiedzy nabytej przez pierwszą załogę, wyszkoloną dzięki pomocy radzieckich specjalistów. Niszczyciel ten zanotował wiele sukcesów szkoleniowych, przodując w swej klasie. Jest okrętem flagowym Marynarki Wojennej.

W minionym okresie niszczyciel rakietowy „Warszawa” składał liczne wizyty kurtuazyjne: czterokrotnie odwiedził Leningrad (1972, 1976, 1981, 1985), dwukrotnie Helsinki (1972, 1980). Załoga niszczyciela gościła również w Hawrze (1973), Portsmouth (1975), Londynie (1977), Kopenhadze (1978), Karlskronie (1978), Murmańsku (1984).

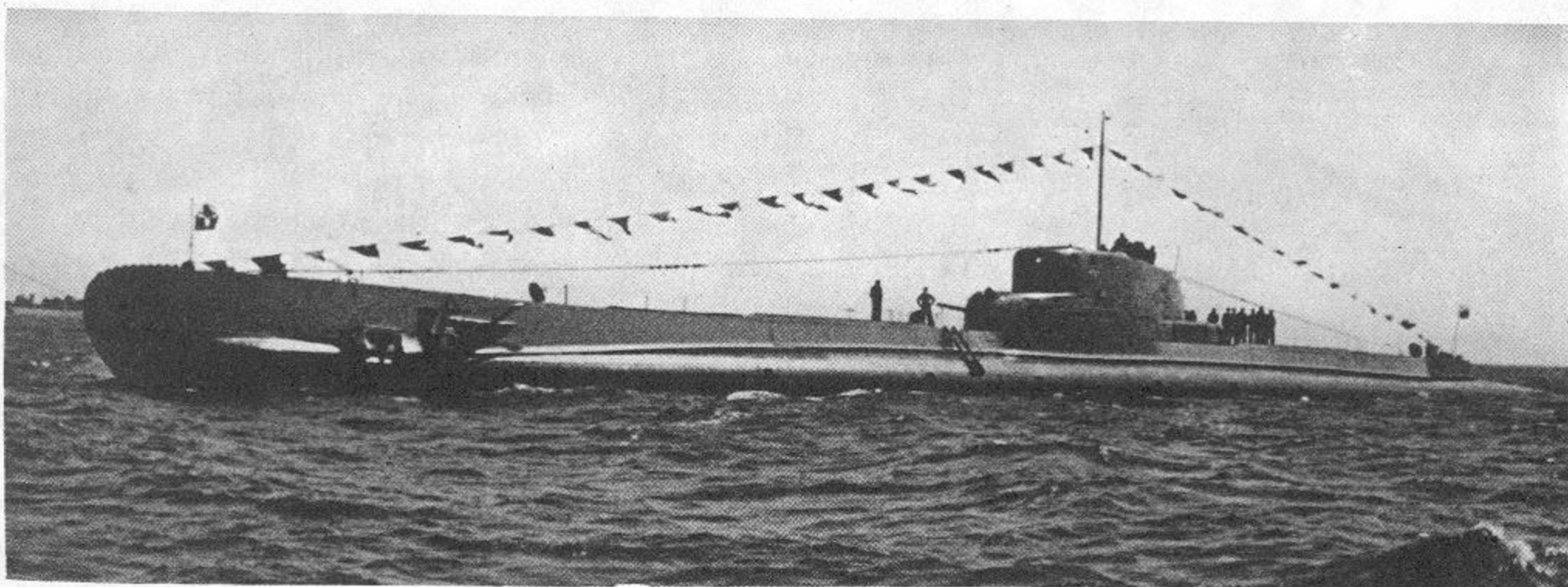
Niszczyciel „Warszawa” został wycofany ze służby w dniu 31 stycznia 1986 r.

Okręty podwodne

Do pierwszej generacji okrętów podwodnych Marynarki Wojennej PRL należały: „Sęp” („B-11”, potem na krótko „P-11”, następnie „291”), „Ryś” (eks- „R”, „B-12”) i „Żbik” (eks- „Ż”, „B-13”). Należy dodać, że „Sępa” można właściwie zaszeregować do wszystkich trzech pokoleń okrętów podwodnych. Eksploatowany był on bowiem jeszcze – w szkoleniowych co prawda celach – w okresie, kiedy pełniły służbę już jednostki następnych dwu generacji. Ponieważ jednak był on jednym z trzech jedynych wówczas okrętów, które stanowiły zalążek naszej floty podwodnej, właściwe wydaje się przedstawienie go w ramach pierwszego pokolenia.

9. ORP „Sęp” w wielkiej gali banderowej, podczas jednej z pierwszych parad okrętów ludowej Marynarki Wojennej

(fot. K. Komorowski)



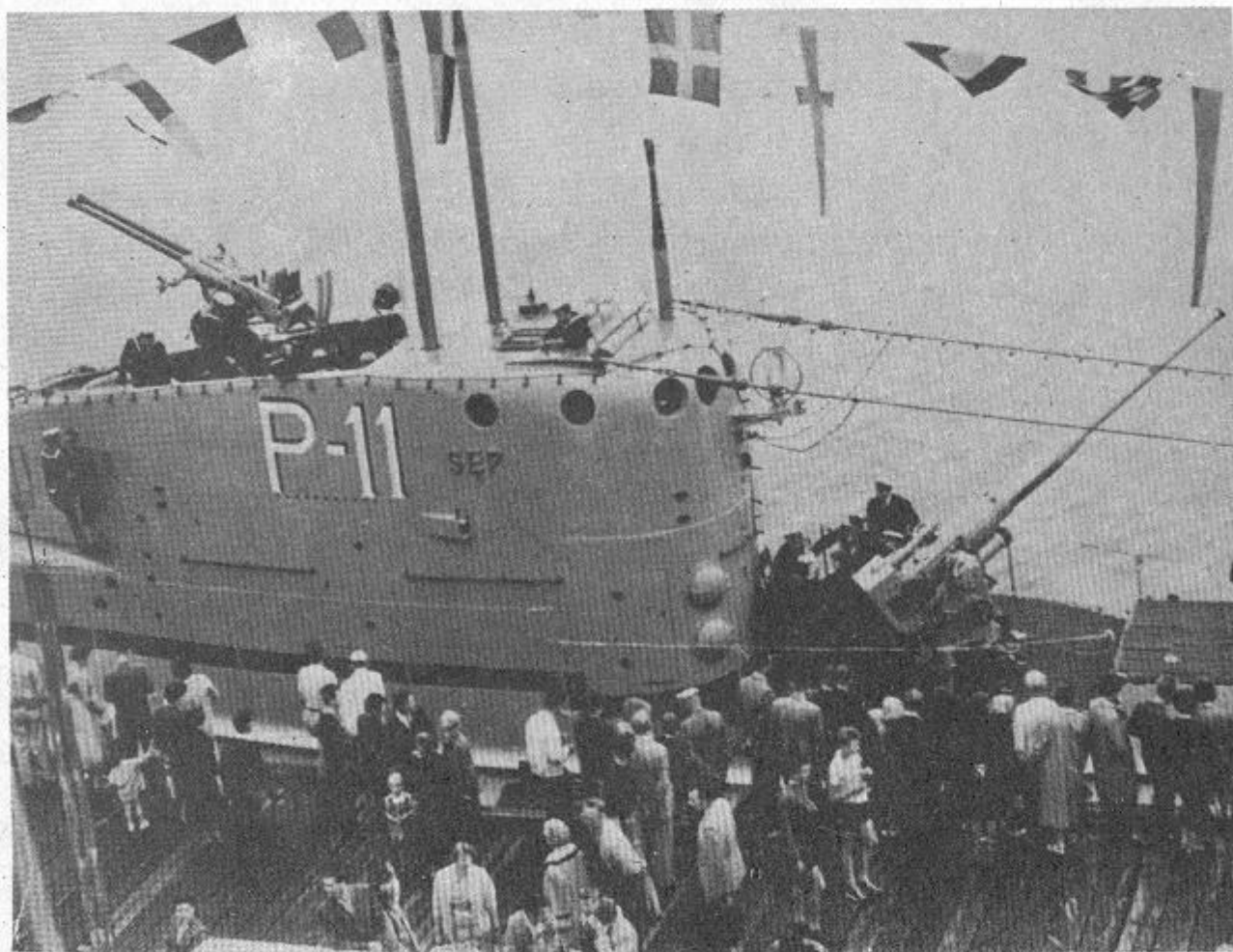
ORP „Sęp” – bliźniak wstawionego ucieczką z Tallina, zaginionego pod Helgolandem „Orła” – zbudowany został w Holandii w stoczni Rotterdamsche Droogdok Maatschappij. Wodowany 17 października 1938 roku, przybył do Gdyni 18 kwietnia 1939 roku. Wojna zastała „Sępa” w porcie helskim, skąd wyruszył na patrol w wyznaczonym dlań sektorze Bałtyku. W działaniach bojowych, podczas których nie zanotował sukcesów, uczestniczył do 16 września 1939 roku. Z powodu nieszczelności kadłuba utrudniającej dokonywanie manewrów zanurzania wszedł tego dnia na szwedzkie wody terytorialne. Internowany został w Nynäshamn, potem krótko przebywał w Stävnäs i Vaxholmie, a następnie – aż do końca wojny – na jeziorze Mälaren, na zachód od Sztokholmu.

Po zakończeniu działań wojennych sprawą rewindykacji „Sępa” (a wraz z nim „Rysia” i „Żbika”, internowanych również w Szwecji) zajęła się przybyła 23 sierpnia 1945 roku do Sztokholmu Polska Misja Morska. W wyniku pomyślnych pertraktacji z władzami szwedzkimi przystąpiono do kompletowania załóg spośród członków zgrupowania polskiego w Szwecji oraz wszczęto przygotowania jednostek do drogi powrotnej do kraju. Nieszczelność w kadłubie „Sępa” usunięta została w suchym doku w Sztokholmie już jesienią 1939 roku. Z zaistniałymi zaś wskutek 6-letniej przerwy w eksploatacji niesprawnościami mechanizmów i akumulatorów zwerbowane załogi z trzech okrętów (łącznie 51 ludzi, w tym 17 na „Sępie”) uporały się szybko. 21 października 1945 roku na „Sępie”, któremu przywrócono zdolność samodzielnego pływania, jak również na częściowo uruchomionych okrętach podwodnych „Ryś” i „Żbik”, podniesiono banderę Marynarki Wojennej PRL. Następnie okręty te, wraz z kutrem motorowym „Batory” i „Darem Pomorza”, opuściły Sztokholm i w cztery dni później 25 października 1945 roku zakotwiczyły na gdyńskiej redzie. Oficjalna uroczystość ich powitania odbyła się 28 października w porcie wojennym w Gdyni.

ORP „Sęp” oraz dwa pozostałe okręty podwodne „Ryś” i „Żbik” wcielono w skład Marynarki Wojennej 30 listopada 1945 roku, tworząc sformowany z dniem 15 grudnia 1945 roku dywizjon okrętów podwodnych, który bezpośrednio podlegał dowódcy Marynarki Wojennej.

Dywizjon ten był pierwszą bojową jednostką morską tworzącą się floty. Pełna realizacja stawianych przed dywizjonem zadań wymagała jednakże poddania okrętów podwodnych solidniejszej „kuracji” aniżeli prowizoryczne zabiegi naprawcze dokonane w okresie poprzedzającym ich powrót do kraju. Jako pierwszy skierowany został do gruntownego remontu ORP „Sęp”, którego przeholowano 29 marca 1946 roku do Stoczni nr 13 w Gdyni (obecna Stocznia im. Komuny Paryskiej). W październiku 1947 roku, po 18 miesiącach pobytu w stoczni, okręt ponownie rozpoczął kampanię morską.

Przywrócenie sprawności technicznej uaktualniło niemal w pełni charakterystykę okrętu z okresu jego nowości. Przypomnijmy ją, z uwzględnieniem nielicznych powojennych zmian: wyporność 1110/1650 ton, wymiary 84x6,7x4,2 m, uzbrojenie – jedno działo morskie 105 mm typu Bofors, zastąpione wkrótce po powrocie okrętu do kraju przez działo 100 mm produkcji radzieckiej, już nie osłonięte w związku

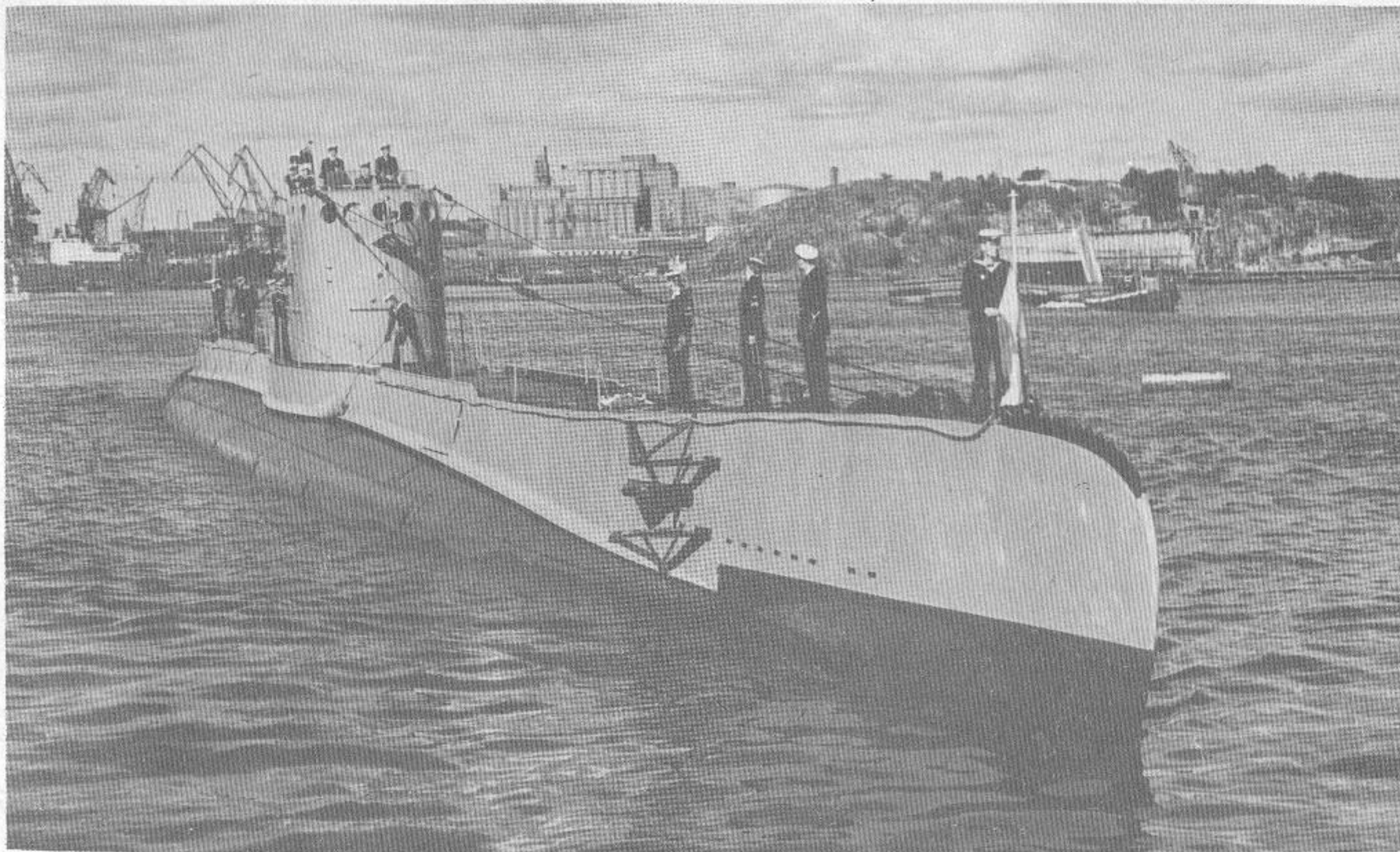


10. Przejściowo „Sęp” nosił znak taktyczny „P-11”. Jego śródokręcie – po zmianie działa i demontażu jego osłony – uchwycone podczas zorganizowanego z okazji Dni Morza zwiedzania okrętu

(fot. L. Zielaskowski)

z demontażem charakterystycznej poprzeczki dla „Sępa”, łączącej się z kioskiem obudowy (działo to zdjęto z pokładu w ramach przeprowadzonej pod koniec lat pięćdziesiątych likwidacji uzbrojenia artyleryjskiego na wszystkich naszych okrętach podwodnych), jedno podwójnie sprzężone działko plot. 40 mm marki Bofors wzoru 36, wysuwane hydraulicznie na zewnątrz kiosku ze znajdującej się w nim wodoszczelnej komory, służącej do przechowywania działka w stanie złożonym (działko to pozostało na „Sępie” do końca jego służby), 12 wyrzutni torpedowych 550 mm z wkładkami kalibrującymi na 533 mm, w tym 8 stałych (2xII na dziobie i 2xII na rufie) oraz 4 obracalne (1xII pod pokładem za kioskiem i 1xII pod pokładem przed kioskiem), 20 torped, 2 sulzerowskie silniki Diesla o łącznej mocy 3483,9 kW (4640 KM), 2 silniki elektryczne firmy Brown-Boveri o łącznej mocy 808,5 kW (1100 KM), prędkość na powierzchni 35,2 km/h (19 węzłów), a pod wodą 16,7 km/h (9 węzłów), zasięg na powierzchni 12 964 km przy 18,5 km/h (7000 mil przy 10 węzłach), pod wodą 185,2 km przy 9,25 km/h (100 mil przy 5 węzłach), załoga 56 (62) ludzi.

Pierwszą kampanię morską po remoncie, w listopadzie 1947 roku, „Sęp” rozpoczął kursem podwodnego pływania dla całego dywizjonu. Kurs trwał do lutego 1948 roku („Ryś” i „Żbik” przebywały jeszcze wówczas w remoncie). W okresie od listopada 1949 roku do kwietnia 1950 roku zorganizowano – wykorzystując wszystkie okręty podwodne dywizjonu – podobny kurs dla nowo przybyłych oficerów, absolwentów Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej. W roku 1951 „Sęp” współuczestniczył w intensywnym szkoleniu zespołu na morzu. W tym też roku – złożył wraz z „Rysiem” pierwszą w powojennej historii Marynarki Wojennej zagraniczną wizytę w Rydze. Wysiłek szkoleniowy załogi „Sępa” uwieńczony został w roku 1952 zdobyciem przez niego miana przodującego okrętu Marynarki Wojennej. Pracowicie i z pożytkiem dla gotowości bojowej upłynęły również następne lata służby „Sępa”, jednakże jego przeznaczenie z biegiem czasu stopniowo ograniczono do roli okrętu szkoleniowego. Oddał duże zasługi w praktycznym szkoleniu specjalistów-podwodników. Reprezentował też Marynarkę Wojenną na zewnątrz: z kolejnymi wizytami gościł w składzie zespołów naszych okrętów w Londynie (1962), Kopenhadze



(1963), Göteborgu (1964) i Sztokholmie (1967). Ze służby wycofany został 15 września 1969 roku, po czym pocięto go na złom.

Bliźniacze jednostki „Ryś” i „Żbik”, wchodzące w skład pierwszego pokolenia, zbudowane zostały we Francji na pierwsze zamówienia Polski w latach międzywojennych. Były to podwodne stawiacze min. „Rysia” wodowano 22 kwietnia 1929 roku w Ateliers et Chantiers de la Loire (Nantes). „Żbik” zszedł 14 czerwca 1930 roku z pochylni Chantiers Navals Français (Caen).

Godzi się w tym miejscu przypomnieć, że do serii tej należał „Wilk”, wodowany 12 kwietnia 1929 roku w Chantiers Augustin Normand (Hawr). Jego staż bojowy w drugiej wojnie światowej, w której po

11. „Sęp” – już bez działa – widziany od dziobu

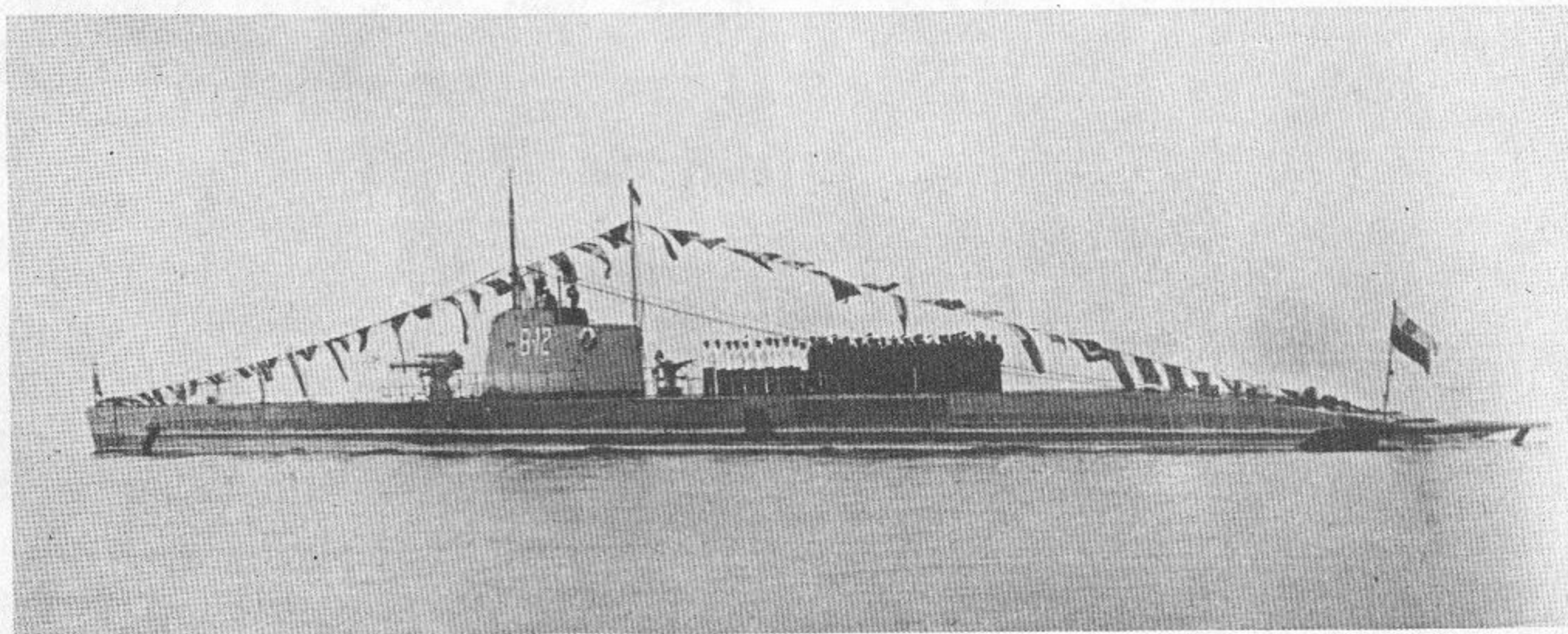
(fot. S. Pudlik)

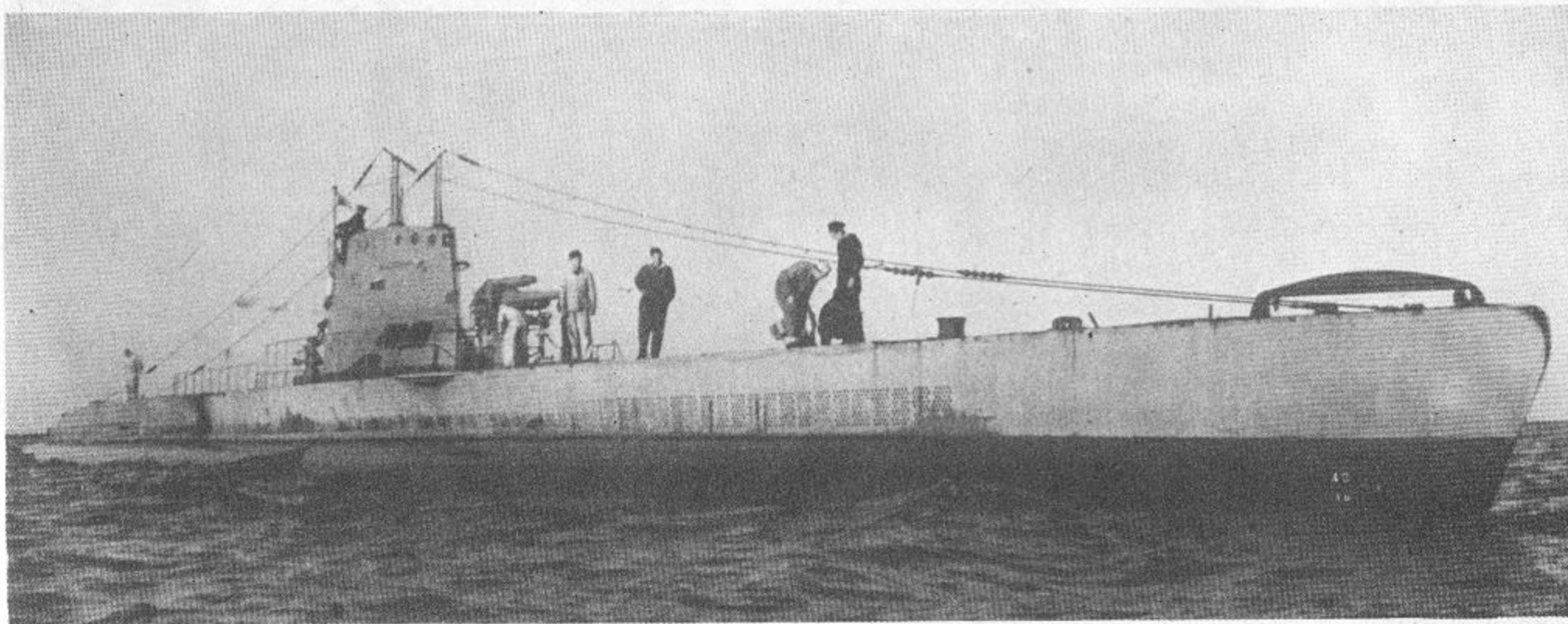
przedarciu się z Bałtyku do Anglii uczestniczył z numerem taktycznym „N-63”, był w porównaniu z bliźniaczymi jednostkami najdłuższy. W październiku w roku 1951 przyholowano go do kraju, ale poważne zużycie mechanizmów okrętowych w trakcie tej służby uczyniło nieopłacalnym przywrócenie „Wilkowi” sprawności technicznej. Niebawem pocięto go na złom.

„Rysia” i „Żbika” losy wojny przywiodły – jak już wspomniano – do tego samego miejsca internowania, w którym znalazł się „Sęp”. Pierwszy z podwodnych stawiaczy min wszedł na szwedzkie wody terytorialne 17 września 1939 roku z powodu złego stanu mechanizmów oraz małej ilości paliwa, po wielu manewrach uchylania się przed atakami nieprzyjaciela. Drugi, również nie w pełni sprawny technicznie (głównie z powodu uszkodzeń powstałych podczas sztormowej pogody) i z kilkunastoma chorymi członkami załogi, został internowany 27 września 1939 roku. Dalsze losy obu okrętów, łącznie z powrotem do kraju, pokrywały się z analogicznym okresem dziejów omówionego już „Sępa”. Warto tylko dodać, że „Ryś” zawinął do Gdyni z 16 członkami dawnej załogi, a „Żbik” – z 18. Stoczniowy remont „Rysia” rozpoczął się 6 maja 1946 roku i trwał do końca 1948 roku, „Żbik” od 8 lipca

12. ORP „Ryś” w odświeżonej gali...

(fot. S. Pudlik)





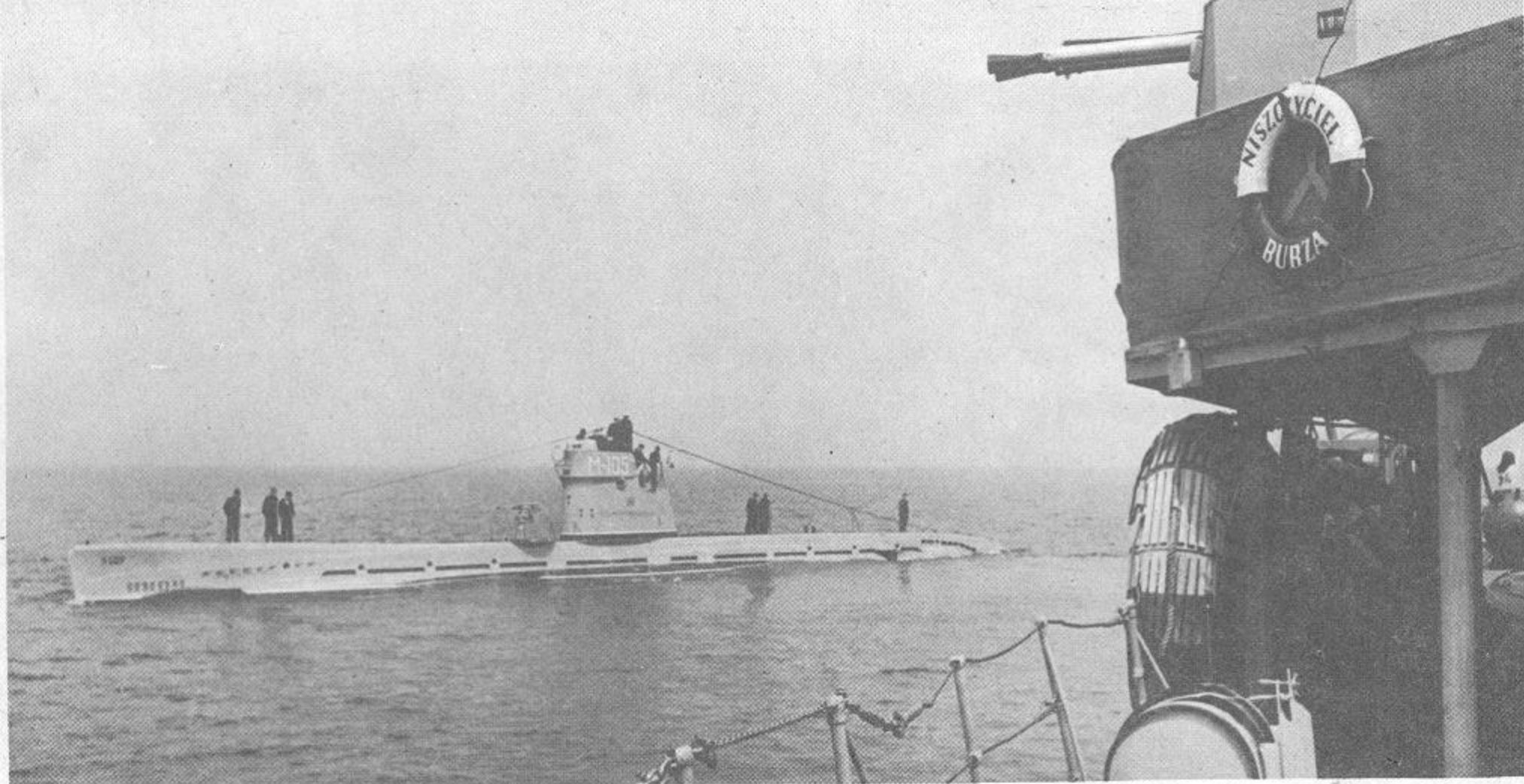
1946 roku przebywał w stoczni, którą opuścił na początku 1949 roku.

Remont przywrócił wyeksploatowanym mechanizmom parametry, składające się na charakterystykę okrętów w okresie przedwojennym: wyporność 980/1250 ton, wymiary 78,5x5,9x4,2 m, uzbrojenie – jedno działo 100 mm, jeden podwójnie sprzężony nkm plot. 13,2 mm systemu Hotchkiss, 6 wyrzutni torpedowych 550 mm, w tym 4 stałe na dziobie i 2 obracalne pod pokładem rufowym, 10 torped (podczas służby w Marynarce Wojennej PRL „Ryś” i „Żbik” nadal używały francuskich torped 550 mm typu 1924 V), 38 min; 2 silniki spalinowe Diesel-Vickers o łącznej mocy 1323 kW (1800 KM), 2 silniki elektryczne o łącznej mocy 882 kW (1200 KM), prędkość na powierzchni 26,9 km/h (14,5 węzła), a pod wodą 17,6 km/h (9,8 węzła), zasięg na powierzchni 4630 km przy 18,5 km/h (2500 mil przy 10 węzłach), pod wodą 185,2 km przy 9,25 km/h (100 mil przy 5 węzłach); załoga 46 (54) ludzi.

Wyremontowane okręty podwodne „Ryś” i „Żbik” przez szereg lat służyły w ludowej Marynarce Wojennej, początkowo w składzie pierwszego w naszej flocie w pełni bojowego dywizjonu, a następnie w

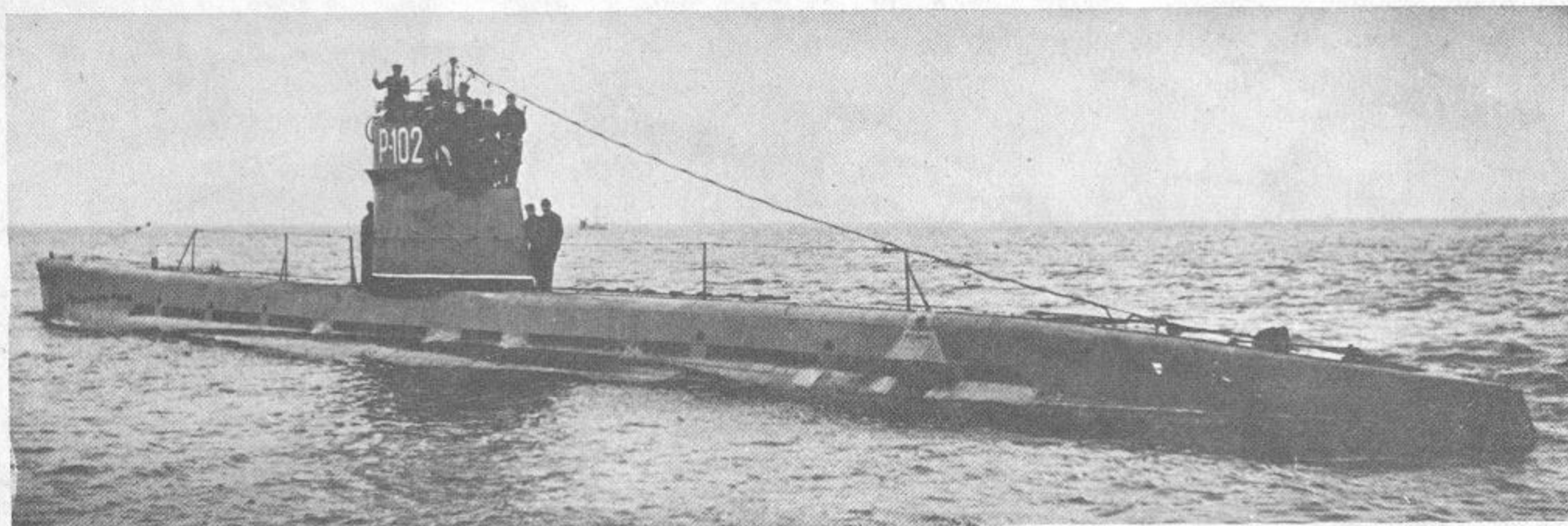
13. ... i ORP „Żbik” w toku codziennego szkolenia

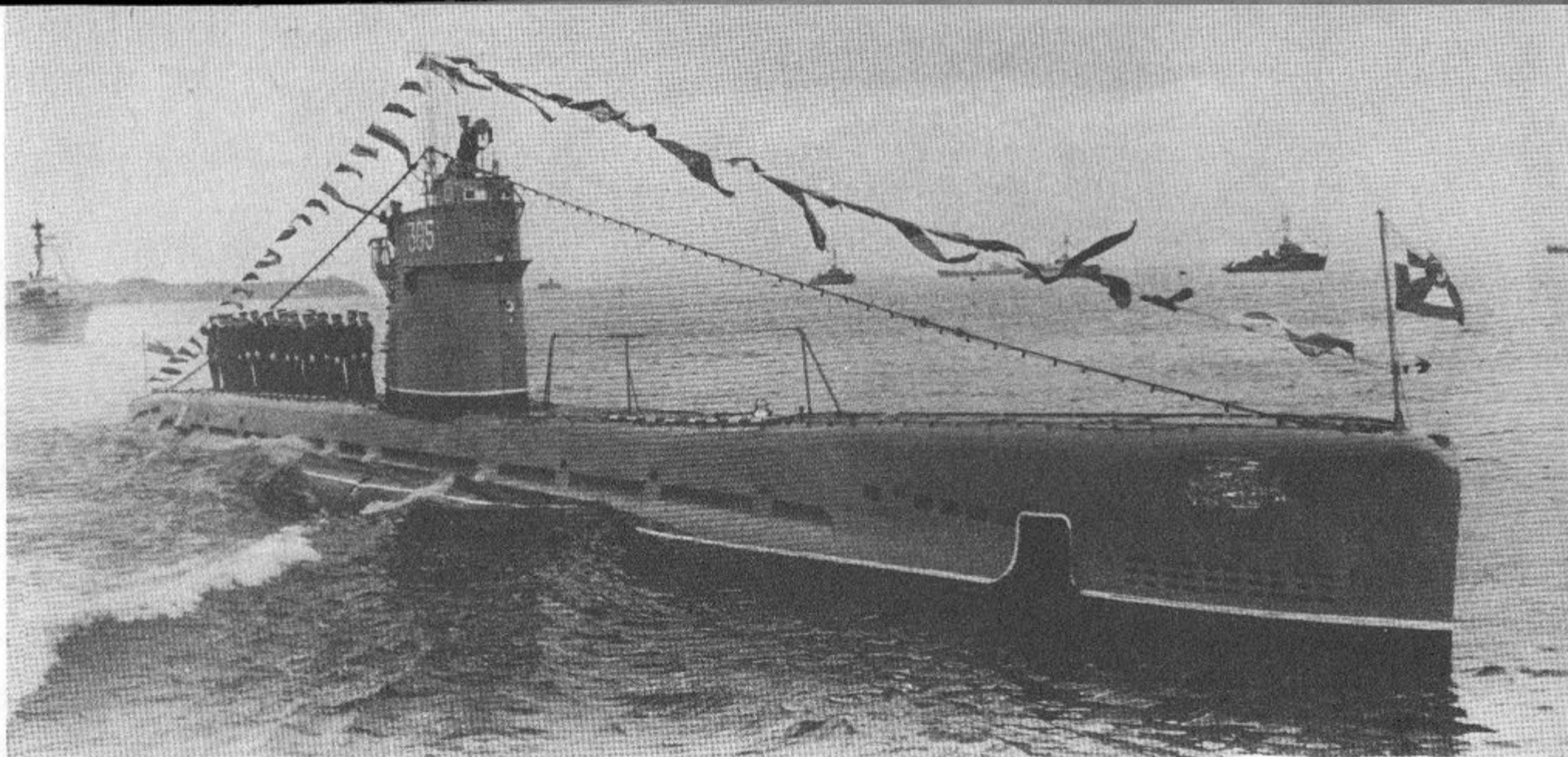
(fot. J. Uklejewski)



14. Okręt podwodny „Karp” („M-105”) uchwycony w obiektyw z pokładu „Burzy”
(fot. J. Fil)

15. ORP „Krakowiak” po demontażu działa, ze znakiem taktycznym „P-102”...
(fot. J. Rydzewski)





charakterze jednostek szkolnych. W roli tej zasłużyły się wielce sprawie kształcenia kadr podwodników. Odniosły też wiele sukcesów we współzawodnictwie szkoleniowym. Należało do nich m.in. zdobycie przez „Żbika” w roku 1953 miana przodującego okrętu Marynarki Wojennej. ORP „Ryś” został wycofany ze służby 8 września 1955 roku, a ORP „Żbik” – nazajutrz: 9 września 1955 roku. Obie jednostki złomowano.

Gdy dobiegały kresu dzieje „Rysia” i „Żbika”, w składzie floty służyło już drugie pokolenie okrętów podwodnych. Jednostki te, zbudowane w latach 1948-1952 w Związku Radzieckim, reprezentowały udoskonalony wojenny typ „M” (Malutka), serię „XV”. Po krótkim okresie służby we Flocie Bałtyckiej ZSRR przekazane zostały w dzierżawę Marynarce Wojennej PRL: „Kaszub” (najpierw „M-100”, później – „P-100” i ostatecznie – „301”) – w czerwcu 1954 roku; „Mazur” („M-101”, „P-101”, „302”) – we wrześniu 1954 roku; „Krakowiak” („M-102”, „P-102”, „303”) i „Ślązak” („M-103”, „P-103”, „304”) – w listopadzie 1954 roku; „Kujawiak” („M-104”, „P-104”, „305”) i „Kurp” („M-105”, „P-105”, „306”) – w maju 1955 roku.

Charakterystyka tych okrętów była następująca: wyporność 283/353

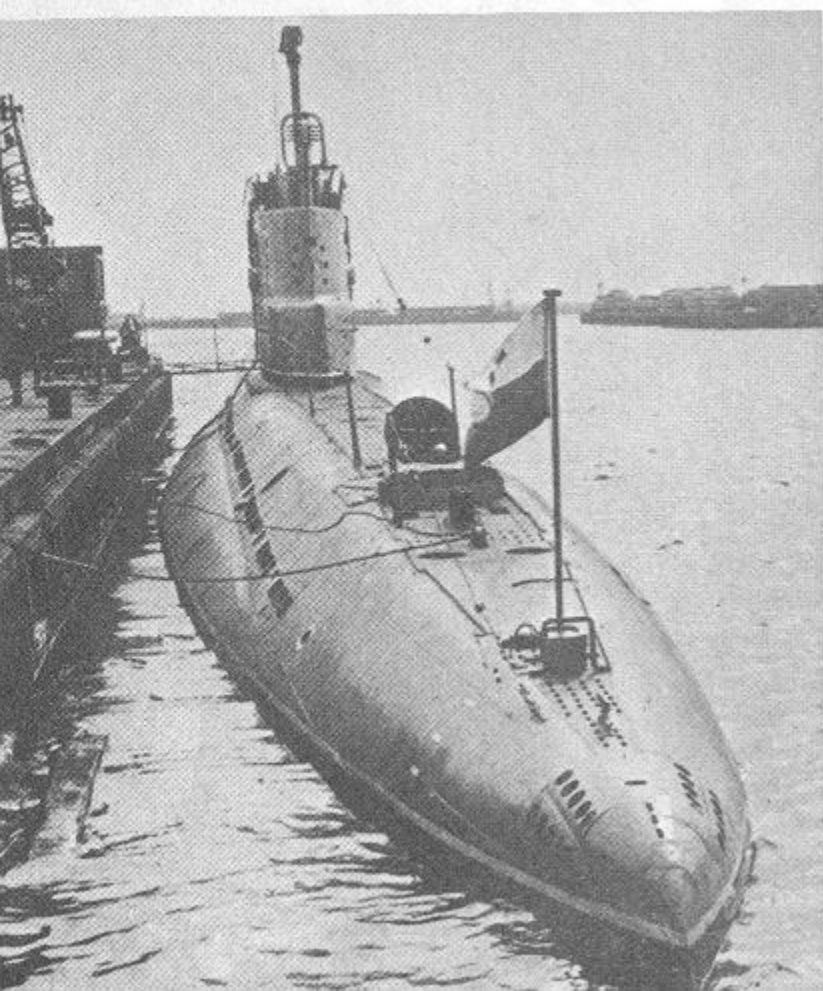
16. ... i jego bliźniak ORP „Kujawiak”, ujęty od strony dziobu w okresie, gdy obowiązywały znaki taktyczne rozpoczynające się od cyfry „3” (poniżej)

(fot. WAF)



17. ORP „Bielik” w czasie wynurzenia się na powierzchnię

(fot. S. Pudlik)



tony, wymiary 49,5x4,4x2,6 (dziób) – 2,8 (rufa) m; uzbrojenie – jedno działko 45 mm wymontowane na przełomie 1958-1959 roku, 4 wyrzutnie torpedowe 533 mm, 4 torpedy; 2 silniki Diesla typu 11-D o łącznej mocy 882 kW (1200 KM), 2 silniki elektryczne typu PG-17 o łącznej mocy 321 kW (436 KM), prędkość na powierzchni 29 km/h (15,7 węzła), a pod wodą 14,5 km/h (7,8 węzła), zasięg na powierzchni 5558 km przy 15 km/h (3000 mil przy 8 węzłach), pod wodą 167 km (90 mil); załoga 31 ludzi.

Te małe okręty podwodne były bardzo przydatne na stosunkowo płytkim Morzu Bałtyckim, obfitującym w wyspy, szkiery oraz mielizny. Wychodziły również w rejsy poza Bałtyk, np. w roku 1957 załogi „Krakowiaka”, „Kujawiaka” i „Kurpia” w pełni sprostwały trudom autonomicznego rejsu na Morze Północne.

Po skreśleniu tych intensywnie eksploatowanych jednostek ze stanu floty, na początku lat sześćdziesiątych przejęły „podwodniacką wach-

18. Okręt podwodny trzeciej generacji przy pirsie, widziany od rufy

(fot. J. Zelman)

tę” i kontynuują do dziś okręty podwodne trzeciego pokolenia, również otrzymane od Związku Radzieckiego. Należą do klasy określanej jako „W”. Są pełnomorskimi jednostkami o średniej wielkości, silnym uzbrojeniu torpedowym i bardzo dużym zasięgu. Ich dane: wyporność 1100/1600 ton, wymiary: długość 75 m, szerokość 7,3 m, uzbrojenie – wyrzutnie torpedowe kalibru 533 mm, miny; napęd – silniki Diesel – elektryczne o mocy 2940/1838 kW (4000/2500 KM), prędkość na powierzchni 31,5 km/h (17 węzłów), a pod wodą 27,8 km/h (15 węzłów). W toku szkolenia potwierdzają one swą zdolność do zwalczania okrętów nawodnych i podwodnych oraz transportowców nieprzyjaciela, jak również do prowadzenia rozpoznania przy jego brzegach.

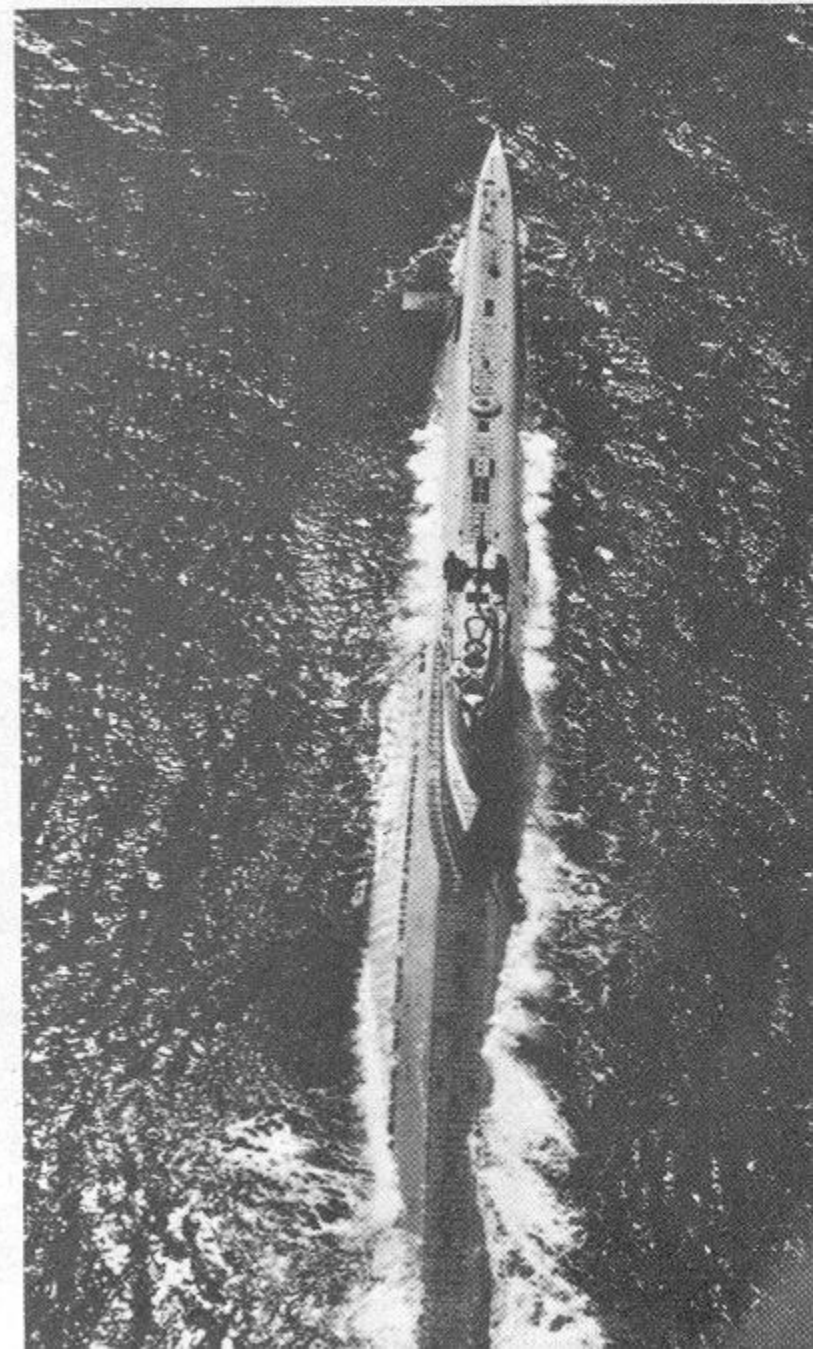
Wśród tych okrętów znajdował się do niedawna „Orzeł” („292”). Należy do nich także „Sokół” („293”). Oba okręty zostały spadkobiercami nazw i tradycji bohaterskich poprzedników. ORP „Orzeł” w okresie swej służby (rozpoczętej 30 grudnia 1962 roku, zakończonej dokładnie po 21 latach: 30 grudnia 1983 roku), dał liczne dowody tego, że był godzien swej nazwy. Wiele razy zdobył miano przodującego okrętu Marynarki Wojennej. Niejednokrotnie uzyskał to miano również ORP „Sokół” (w służbie od 24 października 1964 roku), czy inny okręt tej serii – ORP „Bielik” („295”).

Wytypowane z zespołu okrętów podwodnych jednostki trzeciej generacji brały udział w licznych wizytach kurtuazyjnych oraz odbyły szereg rejsów szkoleniowych, w toku których odwiedziły wiele portów. Gościły w Kopenhadze (1963), Göteborgu (1964), Leningradzie (1964), Sztokholmie (1967), Murmańsku (1968), Rotterdamie (1968), Rostocku (1974), Karlskronie (1978).

Wspomniany rejs do Murmańska, odbyty w maju i czerwcu 1968 roku, był jednym ze sprawdzianów okrętów podwodnych i ich załóg pod względem odporności na trudy długotrwałego pływania daleko od macierzystej bazy. Ogółem przebyto wówczas 5000 mil morskich, z czego 1000 w zanurzeniu. Wcześniejszym przykładem takiego sprawdzianu może być rejs nawigacyjny na Morze Północne i Atlantyk w czerwcu 1964 roku. Uczestniczyły w nim ORP „Orzeł” i ORP „Sęp”, który spisał się znakomicie mimo swego wieku.

19. ORP „Sokół” z lotu ptaka

(fot. S. Pudlik)

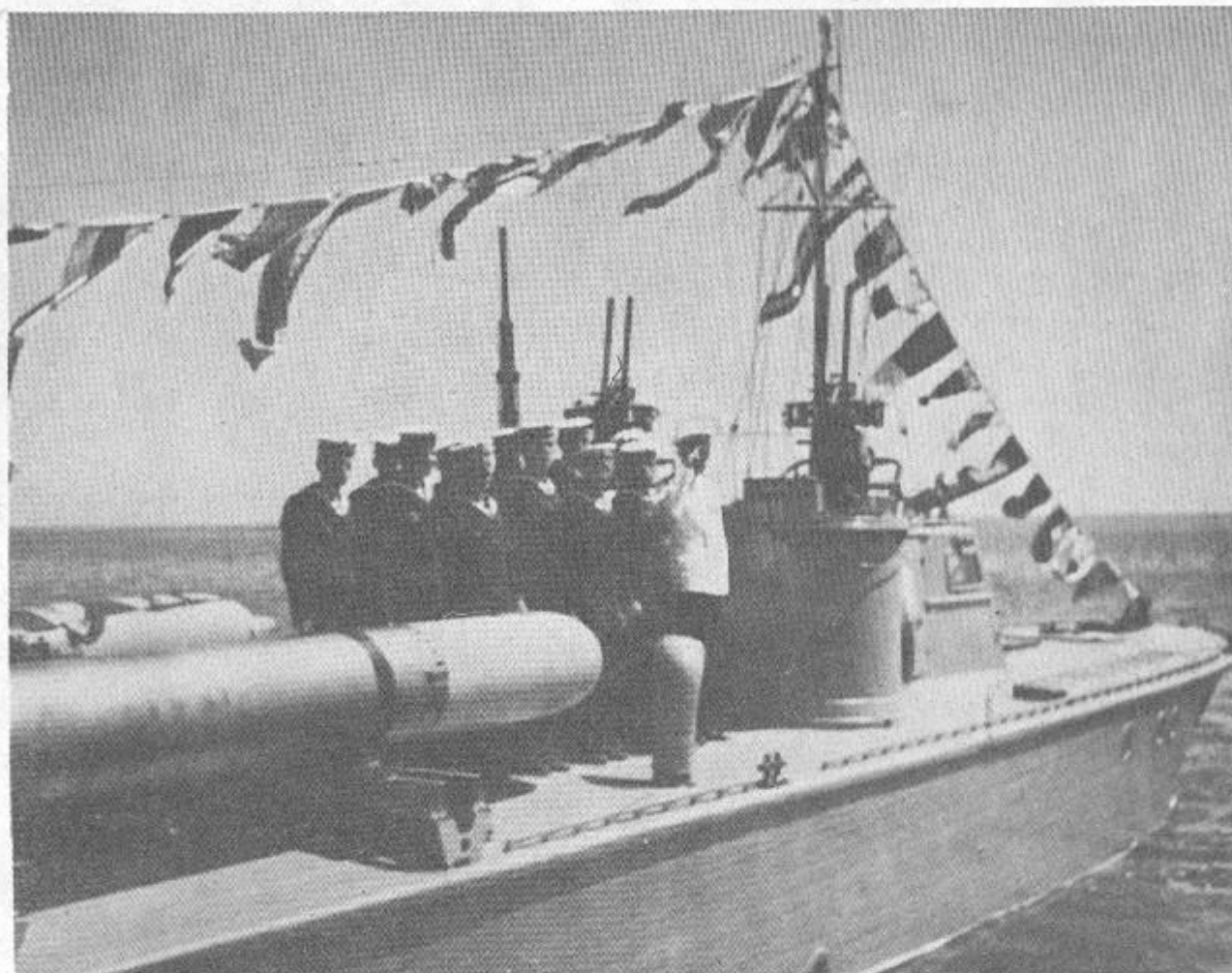


Kutry torpedowe i rakietowe

W warunkach współczesnych działań bojowych na morzu zamkniętym, najbardziej efektywnymi siłami lekkimi są zespoły małych okrętów rakietowych i torpedowych. W początkowym okresie rozwoju Marynarki Wojennej PRL siły takie reprezentowane były przez ostatnie z wymienionych jednostek. Pierwszymi przedstawicielami tej klasy były – przejęte wśród 23 okrętów przekazanych nam 5 kwietnia 1946 roku przez Związek Radziecki – 2 kutry (uprzednio ścigacze) torpedowe typu „D-3”; „Tp-1”, następnie „ST-81”, ostatecznie „KT-81” (eks- radz. „76”) oraz „Tp-2”, „ST-82”, „KT-82” (eks- radz. „116”).

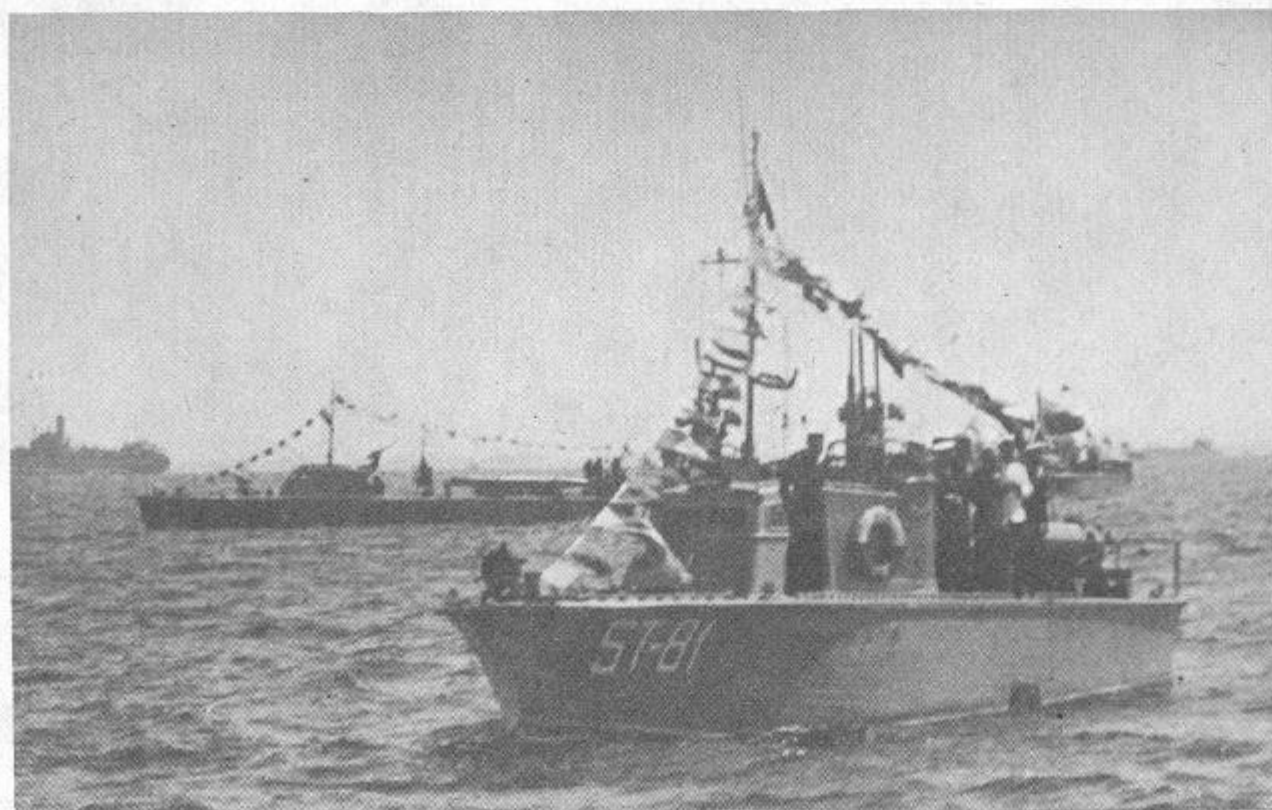
Te bliźniacze, różniące się nieznacznie między sobą, jednostki miały następującą charakterystykę: wyporność standardowa 32 tony, wyporność pełna 35 ton, wymiary 22,5x4,1x2,1 m; uzbrojenie torpedowe: 2 torpedy 533 mm (odpalane na burty); uzbrojenie artyleryjskie: „ST-81” – jedno działko plot. Oerlikon 20 mm, 4 wkm plot. Colt (chłodzone powietrzem) 12,7 mm (2xII) na nadbudówce; „ST-82” – jedno podwójne działko plot. Szwak 20 mm, jedno pojedyncze działko plot. Szwak 20 mm, umieszczone tuż ponad płaszczyzną pokładu na dziobie, jeden wkm DSzk 12,7 mm na nadbudówce; zrzutnia bomb głębinowych (8 bomb), 3 silniki Packard o mocy 882 kW (1200 KM) każdy, 3 śruby, prędkość maksymalna 65 km/h (35 węzłów), prędkość ekonomiczna 50 km/h (27 węzłów), w toku eksploatacji tę ostatnią uznano za maksymalną, a za ekonomiczną – 39 km/h (21 węzłów); załoga 12 ludzi.

Kutry torpedowe „ST-81” i „ST-82” utworzyły trzecią grupę nowo sformowanego zespołu ścigaczy, przy czym pierwszy z nich został



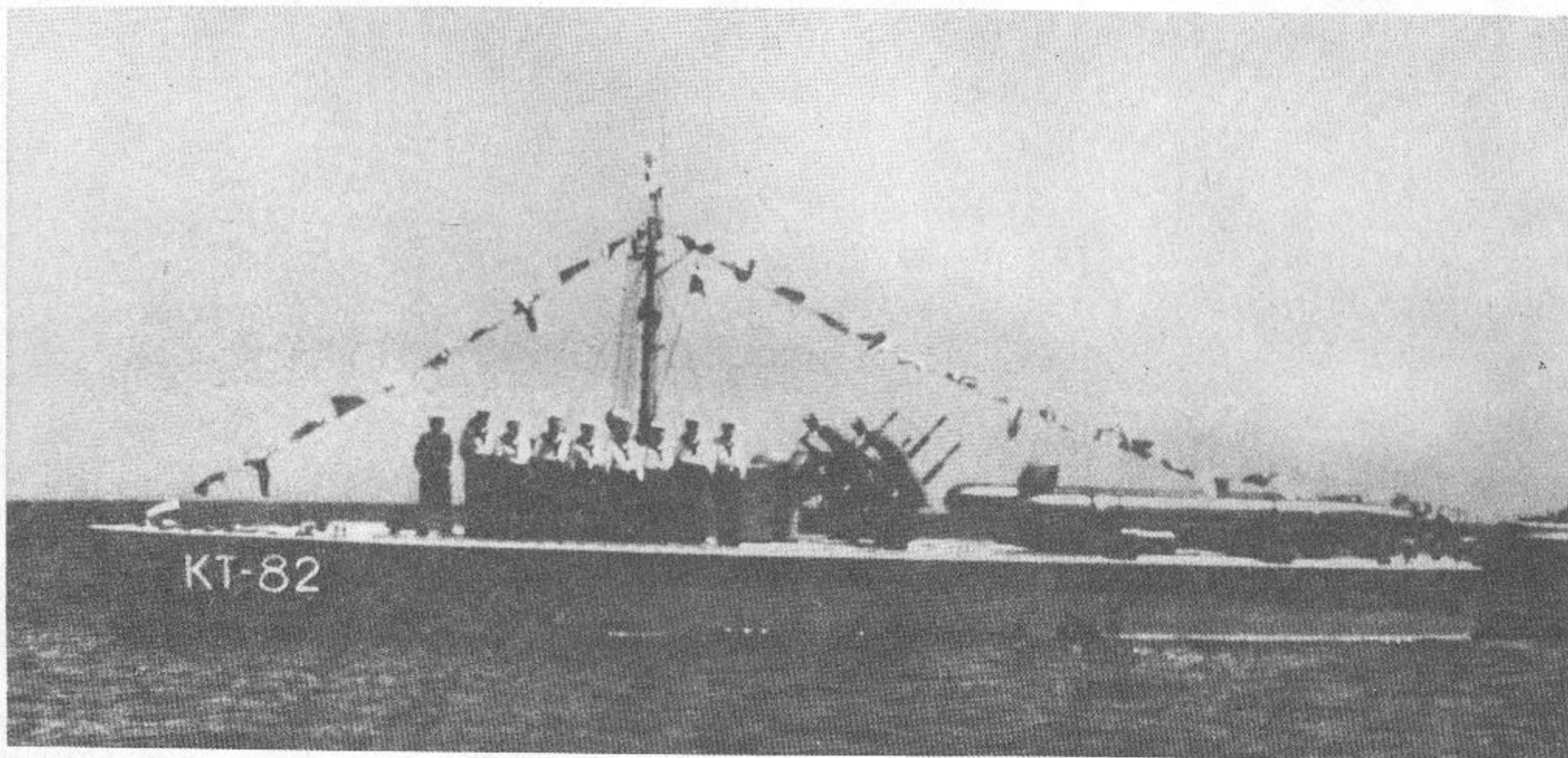
20. Fragment kutra torpedowego „ST-81”

(fot. J. Uklejewski)



21. Kutry torpedowe z pierwszego pokolenia.
Na pierwszym planie „ST-81”

(fot. J. Uklejewski)

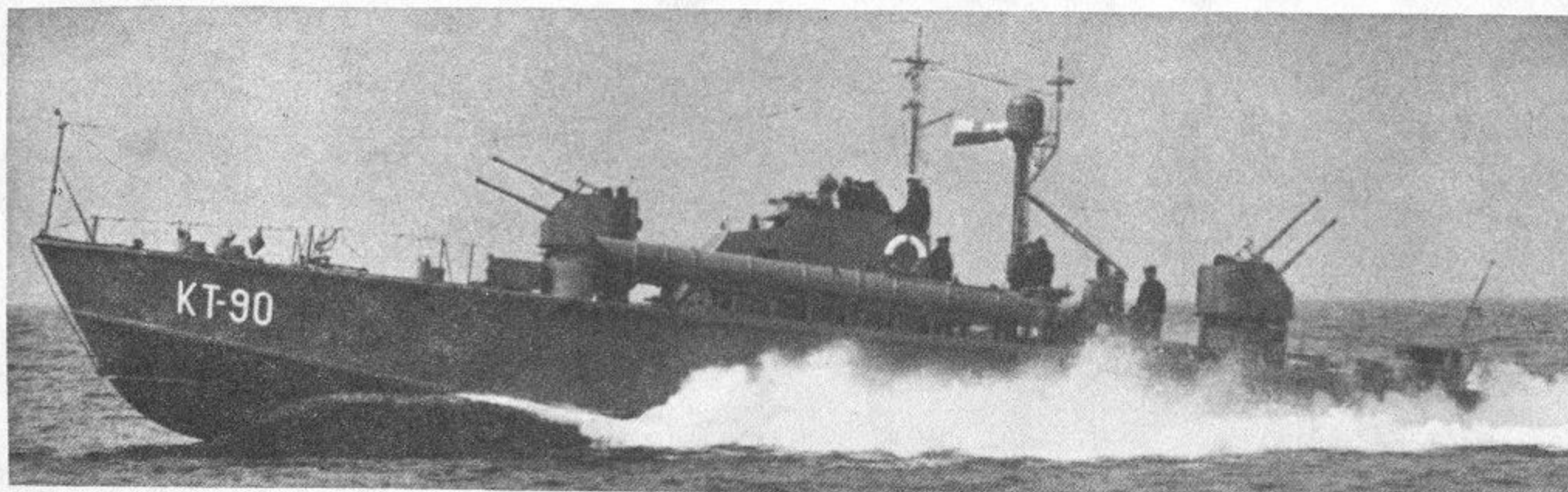


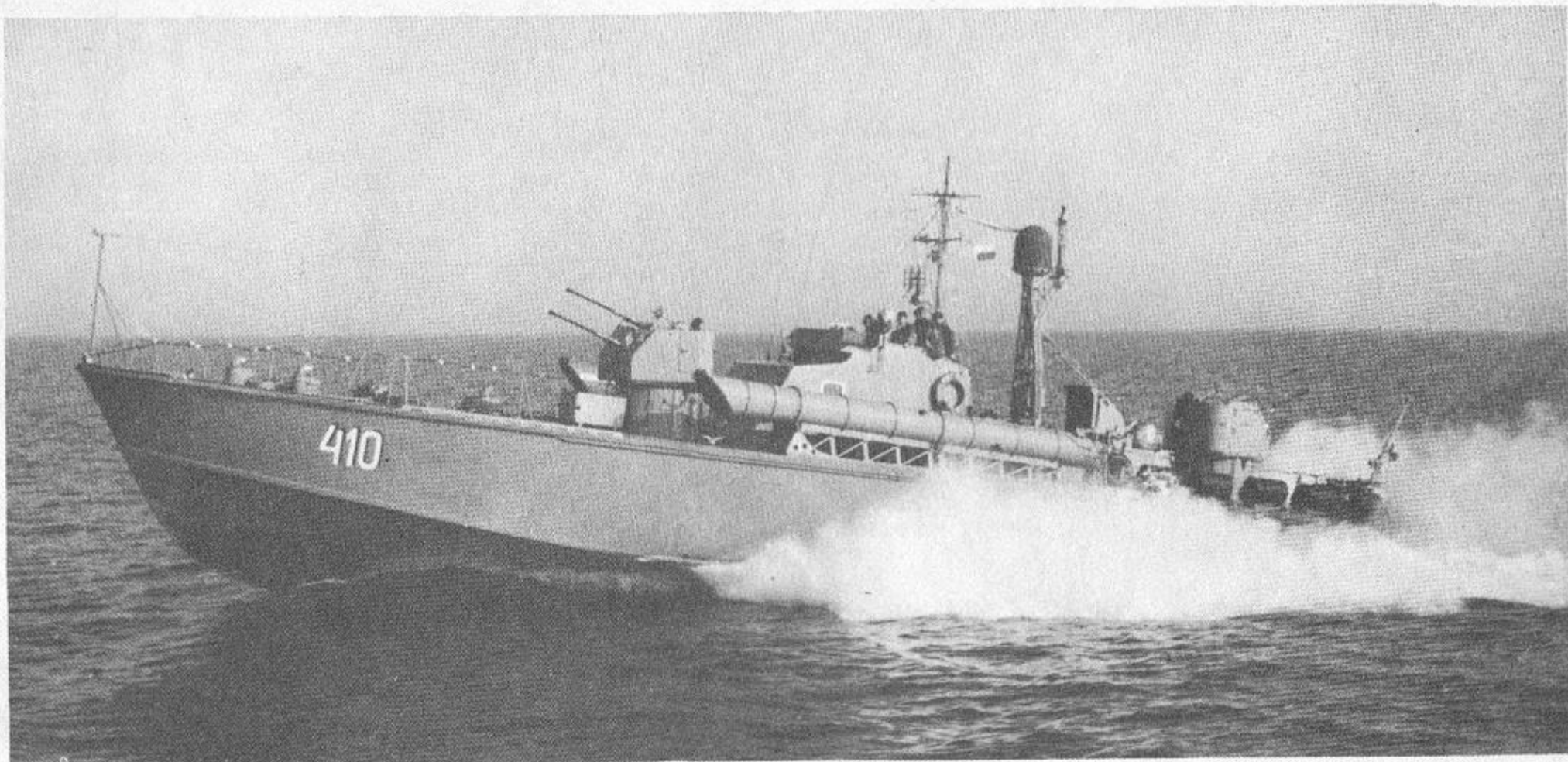
22. „KT-82” (uprzednio „ST-82”) z uzbrojeniem w ostatniej wersji, w postaci dwóch podwójnie sprzężonych wkm plot.

(fot. ze zbiorów autora)

23. Kuter torpedowy z drugiego pokolenia z początkowym oznaczeniem „KT-90”

(fot. J. Rydzewski)





okrętem grupowym. W początkowym okresie rozwoju ludowej Marynarki Wojennej okręty te, jako jedyne reprezentujące w owym czasie swą klasę, były intensywnie eksploatowane. Toteż w roku 1954 poddano je remontowi. Poza między innymi wymianą poszycia, ujednolicono również kształt nadbudówek i uzbrojenie, przez co wygląd okrętów stał się identyczny. Po zdemontowaniu dotychczasowych stanowisk artylerii i broni maszynowej, każdy z kutrów dysponował 2 podwójnie sprzężonymi wkm 12,7 mm, ustawionymi na śródokręciu za nadbudówką. Po remoncie spełniały do końca swej służby rolę jednostek szkoleniowych Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej. W linii zastąpiły je kutry torpedowe drugiego pokolenia.

Na tę kolejną generację składały się kutry torpedowe radzieckiego typu „P-6”, także drewnianej konstrukcji, ale dużo nowocześniejsze, sprawniejsze i dysponujące większą siłą uderzeniową od poprzedników. Dane nowych kutrów przedstawiały się następująco: wyporność około 65 ton, wymiary 26x4,5x1,8 m, uzbrojenie – 4 działka 25 mm

24. Przedstawiciel drugiego pokolenia kutrów torpedowych, jednostka oznaczona numerem „410”

(fot. S. Pudlik)

25. Jeden z kutrów torpedowych drugiej generacji, uchwycony w obiektyw fotoreportera z lotu ptaka, tuż przed oddaniem salwy z obu wyrzutni

(fot. S. Pudlik)



(2xII), 2 wyrzutnie torpedowe 533 mm, bomby głębinowe, możliwość zabrania na pokład min; napęd – 4 silniki wysokoprężne o łącznej mocy 3528 kW (4800 KM), załoga 20 ludzi.

Kutry te wcielone zostały w skład floty w 1958 roku, urzeczywistniając tendencję rozbudowywania lekkich sił uderzeniowych, jaka wystąpiła pod koniec lat pięćdziesiątych również w Marynarce Wojennej PRL. Jednostki te oznaczone były początkowo liczbami dwucyfrowymi poprzedzonymi skrótem nazwy klasy (np. „KT-87”), następnie nosiły trzycyfrowe numery burtowe (np. „408”).

Wraz z uzyskaniem bardziej nowoczesnych kutrów torpedowych rozwinęły się koncepcje ich wykorzystania. Szkolenie szło teraz nie tylko w kierunku samodzielnego wykonywania zadań w składzie małych grup taktycznych, lecz także – większych zespołów, wspólnie z okrętami artyleryjskimi (np. z niszczycielami) oraz z lotnictwem myśliwsko-szturmowym. W toku tak pomyślnych operacji kutry torpe-



26. Tak prezentują się od strony dziobu kutry torpedowe drugiej generacji...

(fot. J. Uklejewski)

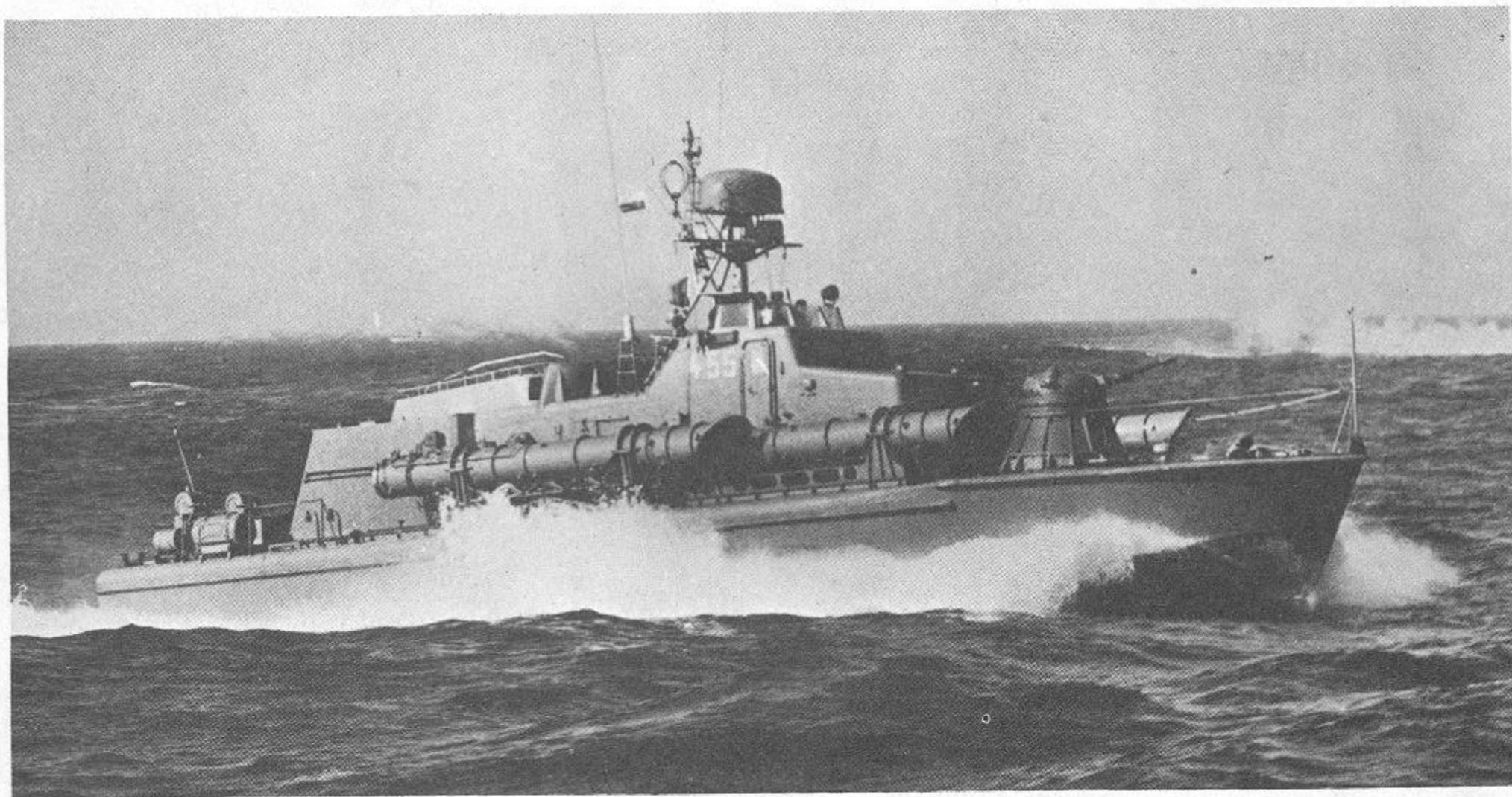
27. ... a tak współczesny, czterowyrzutniowy kuter torpedowy

(fot. S. Syndoman)



dowe potwierdzały swą skuteczność, jak również przydatność – szczególnie w nocy, w ciągu dnia przy złej widzialności, w trudnych warunkach hydrometeorologicznych.

Podobne zastosowanie mają kutry torpedowe trzeciego pokolenia, dysponujące jeszcze silniejszym uzbrojeniem. Są to okręty o metalowej konstrukcji i napędzie turbinowym, zbudowane według polskich planów w kraju. Zaprojektowanie i wykonanie jednostek o tak wysokich walorach eksploatacyjnych było możliwe dzięki opanowaniu przez nasz przemysł produkcji turbin gazowych oraz technologii budowy

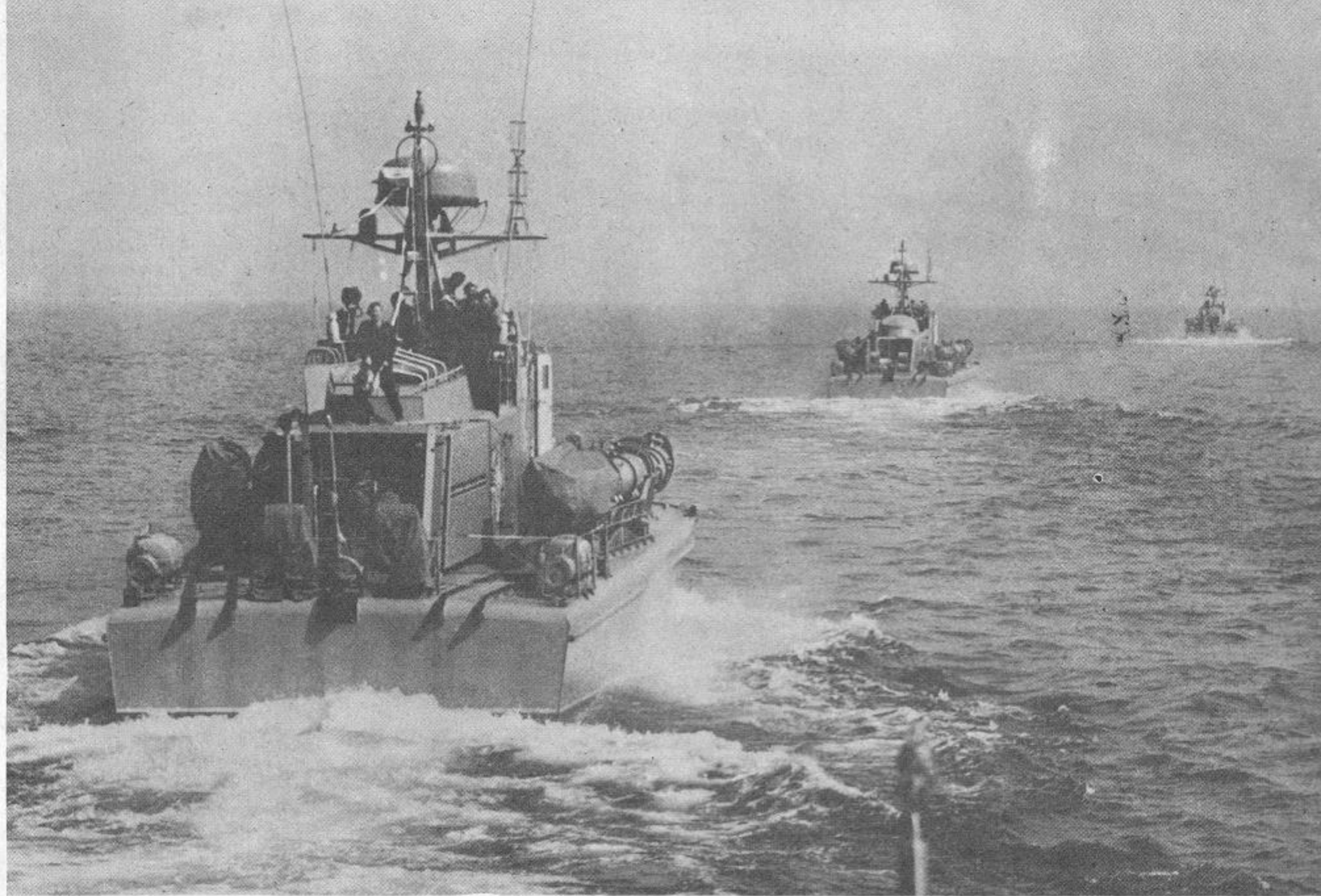


28. Kuter torpedowy „455” – przedstawiciel trzeciego pokolenia okrętów tej klasy

(fot. S. Pudlik)

kadłubów okrętów ze stopów aluminium odpornych na korozję. Omawiane kutry torpedowe charakteryzują się automatyzacją wielu procesów bojowych. Obok 4 wyrzutni torpedowych dysponują podwójnie sprzężonymi działkami automatycznymi.

Innymi przedstawicielami trzeciego pokolenia lekkich jednostek uderzeniowych są zakupione w ZSRR kutry rakietowe. W naszej Marynarce Wojennej zwano je przejściowo małymi okrętami rakietowymi (MOR). Jednostki tej klasy skonstruowano na początku lat sześćdziesiątych w ZSRR. Po wprowadzeniu ich do służby ujawniły szereg zalet, które skłoniły wiele państw zachodnich do pospiesznych prób dorównania Związkowi Radzieckiemu w tej dziedzinie. Wspomniane kutry rakietowe potwierdziły swe walory również w służbie pod białoczerwoną banderą, którą pełnią od 1963 roku. Charakteryzują się następującym uzbrojeniem – automatyczne działka plot., pociski rakietowe klasy „woda-woda”.



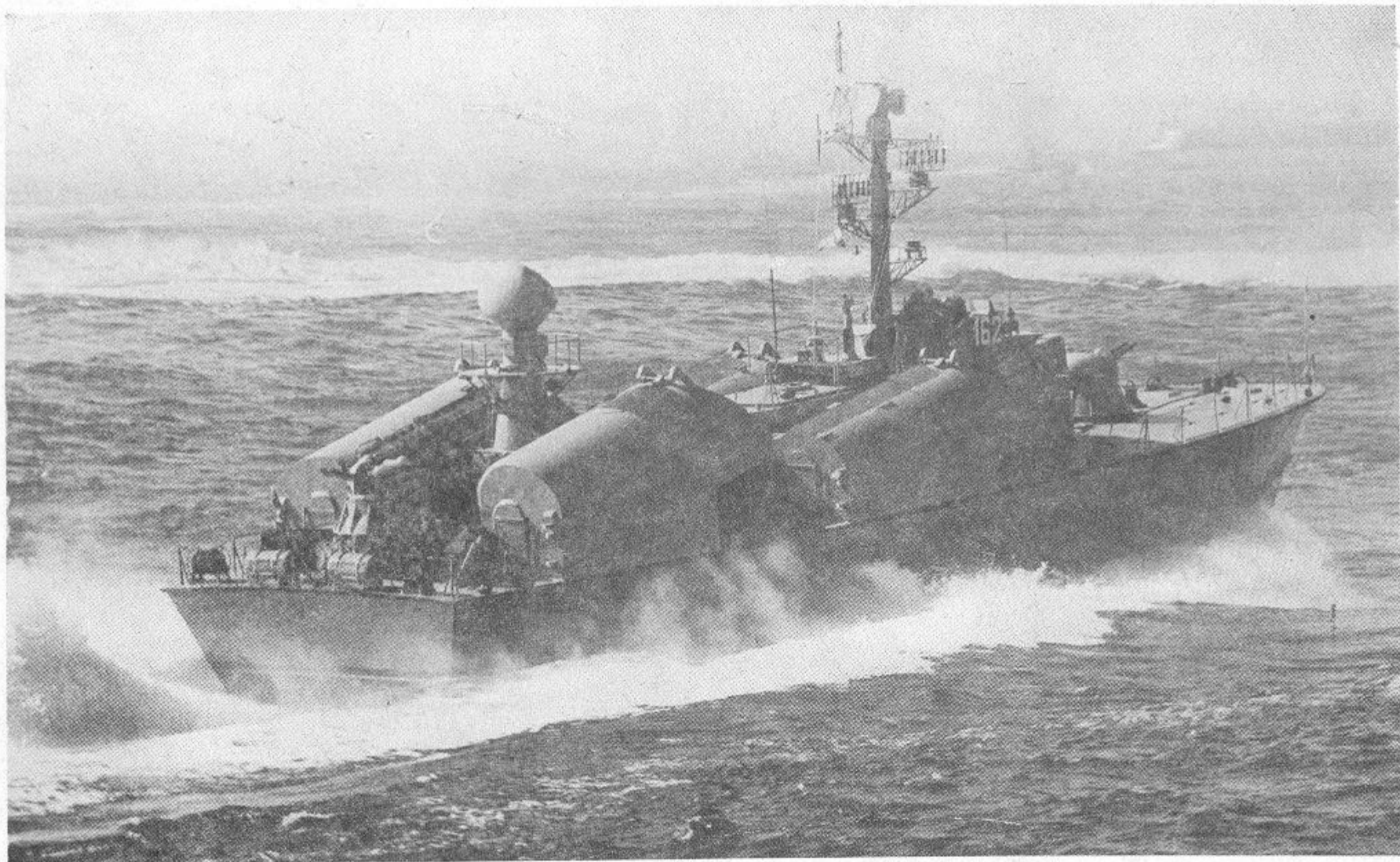
29. Zespół czterowyrzutniowych kutrów torpedowych, widziany od strony rufy

(fot. I. Sobieszczuk)

30. Kuter rakietowy z podniesionymi pokrywami hangarów przed wykonaniem ataku

(fot. S. Pudlik)





31. Ujęcie kutra rakietowego „162” od strony rufy

(fot. S. Pudlik)

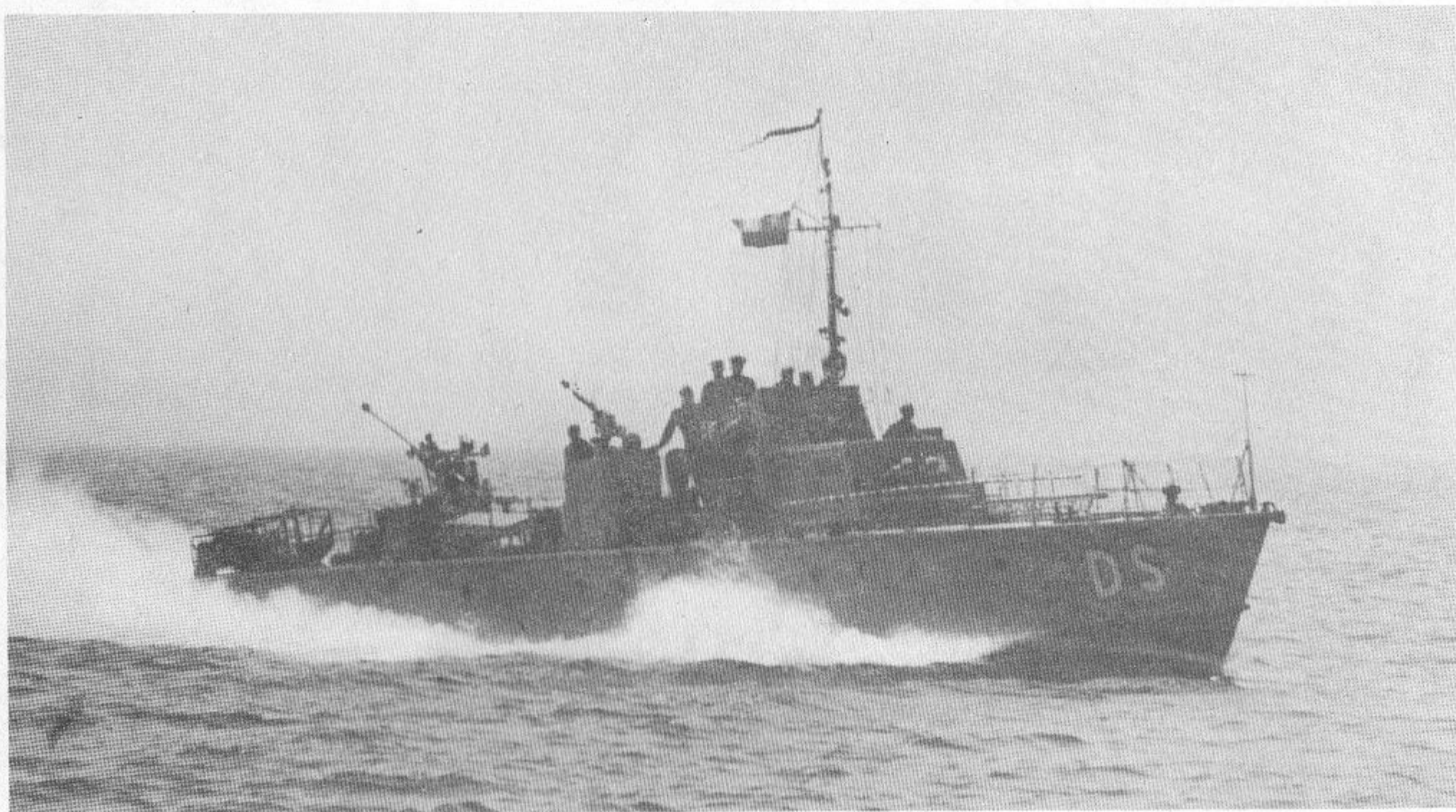
Okręty te wyposażone są w nowoczesne urządzenia i zespoły elektroniczne, mają doskonałe właściwości manewrowe. Mogą być wykorzystane do wykonywania takich zadań, jak: niszczenie zespołów okrętów nawodnych oraz statków handlowych i transportowców wojskowych nieprzyjaciela, osłona własnych zespołów okrętów nawodnych, konwojów oraz wojsk na wybrzeżu przed uderzeniami nawodnych sił przeciwnika, pełnienie dozorów i prowadzenie taktycznego rozpoznania na morzu.

Ścigacze okrętów podwodnych i dozorowce

Jednostki pływające Marynarki Wojennej PRL przeznaczone do poszukiwania i zwalczania okrętów podwodnych reprezentują – poza trzema dozorowcami – klasę ścigaczy. Pierwszymi były małe drewniane ścigacze okrętów podwodnych, przekazane 5 kwietnia 1946 roku naszej flocie w liczbie 12 (wraz z 9 trałowcami redowymi i 2 kutrami torpedowymi) przez Związek Radziecki. Wśród tych 12 ścigaczy znajdowało się 11 bliźniaczych jednostek drewnianych typu MO-D-3 (Morskiej Ochotnik – D-3), zbudowanych w ZSRR w 1944 roku. Ścigaczami konstrukcji drewnianej były: „Bezwzględny” („BW”, eks-„325”), „Bystry” („BS”, eks-„326”), „Dziarski” („DR”, zmieniony na „DS”, eks-„327”), „Dzielny” („DZ”, eks-„328”), „Karny” („KR”, zmieniony na „KN”, eks-„329”), „Niedościgły” („ND”, eks-„368”), „Nieuchwytny” („NW”, eks-„369”), „Odważny” („OW”, eks-„370”), „Śmiały” („SM”, zmieniony na „SŁ”, eks-„371”), „Sprawny” („SP”, zmieniony na „SN”, eks-„372”), „Szybki” („SZ”, eks-„546”)*.

Charakterystyka tych okrętów była następująca: wyporność standardowa 35 ton, wyporność pełna 43,4 tony, wymiary 23,4x4,0x1,7 m, uzbrojenie – jedno automatyczne działko 70 K kalibru 37 mm z zapa-

*Numery burtowe okrętów z okresu ich służby we Flocie Bałtyckiej ZSRR zostały zaczerpnięte z roczników *Jane's Fighting Ships* 1950-1951, 1951-1952 i 1953-1954. Zamieszczone tam zestawienie przekazanych ścigaczy można traktować jako wiarygodne, natomiast dopasowanie byłych numerów do poszczególnych okrętów budzi zastrzeżenia. Np. przy „Błyskawicznym” podano eks „326”, co nie jest słuszne ponieważ na archiwalnych zdjęciach z tego okresu numer taki widnieje na burcie ścigacza typu „MO-0-3” a nie „BMO”. Po krytycznej analizie materiału źródłowego powstało niniejsze zestawienie, które wydaje się najbardziej prawdopodobne (*przyp. aut.*).



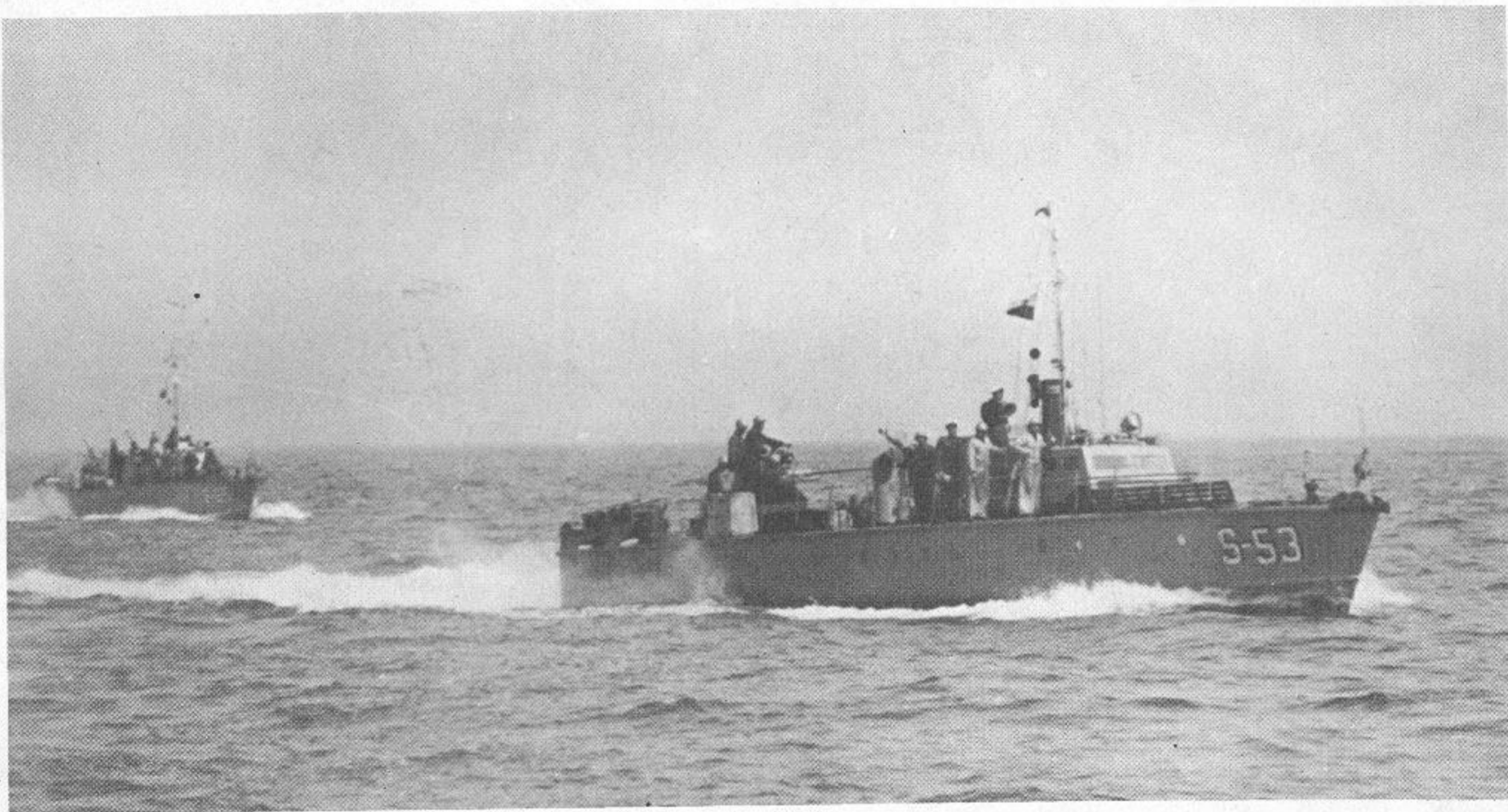
32. Mały ścigacz okrętów podwodnych „Dziarski”

(fot. J. Uklejewski)

33. Przedstawiciel pierwszego pokolenia ścigaczy okrętów podwodnych, widziany od strony rufy

(fot. ze zbiorów J. Micińskiego)





sem 500 sztuk amunicji, 2 wkm plot. DZzK kalibru 12,7 mm z zapasem 4000 sztuk amunicji, 2 zrzutnie bomb głębinowych, aparatura hydroakustyczna do poszukiwania okrętów podwodnych; 2 silniki Packard typu 4M-2500 WB o mocy 882 kW (1200 KM) każdy, zastąpione w wyniku gruntownego remontu wszystkich jednostek przez 2 silniki typu M-50 o mocy po 735 kW (1000 KM), maksymalny zapas paliwa 6 ton, 2 śruby prawoskrętne, prędkość maksymalna 46 km/h (25 węzłów), prędkość ekonomiczna 28 km/h (15 węzłów), załoga 22 ludzi.

Jedyny spośród pierwszych w naszej flocie ścigaczy okrętów podwodnych reprezentujący odmienny od pozostałych typ BMO (Broniowanyj Morskoj Ochotnik) – również radziecki z 1944 roku – nosił nazwę „Błyskawiczny” (początkowo „BŁ”, następnie „S-71” eks-„552”). Jednostka ta miała konstrukcję metalową i opancerzoną nadbudówkę, której iluminatory opatrzone były charakterystycznymi

34: Ścigacze „S-53” i „S-65” na morskim poligonie

(fot. ze zbiorów J. Micińskiego)

35. Ścigacz „Błyskawiczny” przy burcie kutra „Hel” (byłego „Batorego”) w świnoujskim porcie

(fot. ze zbiorów autora)



prostokątnymi pokrywami pancernymi z wąskimi przeziernikami. Silne uzbrojenie okrętu stwarzało możliwość wykorzystywania go również w roli ścigacza artyleryjskiego. Miał on następujące dane: wyporność standardowa 62 tony, wyporność pełna 73,8 tony, wymiary 24,7x4,2x1,1 m; uzbrojenie – półautomatyczne działko kalibru 45 mm z zapasem 500 sztuk amunicji, automatyczne działko 70 K kalibru 37 mm z zapasem 500 sztuk amunicji, 4 wkm plot. Colt kalibru 12,7 mm (2xII) z zapasem 8000 sztuk amunicji (zdwojony Colt chłodzony wodą, ustawiony za nadbudówką po prawej burcie, zastąpiony został po modernizacji okrętu przez wkm plot. DSzK kalibru 12,7 mm, natomiast znajdujące się na nadbudówce obrotowe stanowisko zdwojonego Colta chłodzonego powietrzem zostało zlikwidowane w czasie modernizowania okrętu; umożliwiło to przeniesienie masztu w korzystniejsze położenie), 2 zrzutnie bomb głębinowych, możliwość zabrania na pokład min (2 tory minowe od śródokręcia do rufy); 2 silniki Packard typu 4M-2500 WB o mocy 882 kW (1200 KM) każdy – napędzające 2 śruby prawoskrętne, silnik marszowy typu Continental o mocy 81 kW (110 KM) przy 3000 obr/min i 65 kW (88 KM) przy 2200 obr/min –

napędzający środkową śrubę lewoskrętną [w wyniku modernizacji silniki te zastąpiono 2 silnikami M-50 o mocy 735 kW (1000 KM) każdy i silnikiem Albin G-6D o mocy 51,5 kW (70 KM)], zapas paliwa 6 ton, prędkość maksymalna 37 km/h (20 węzłów), załoga 24 ludzi.

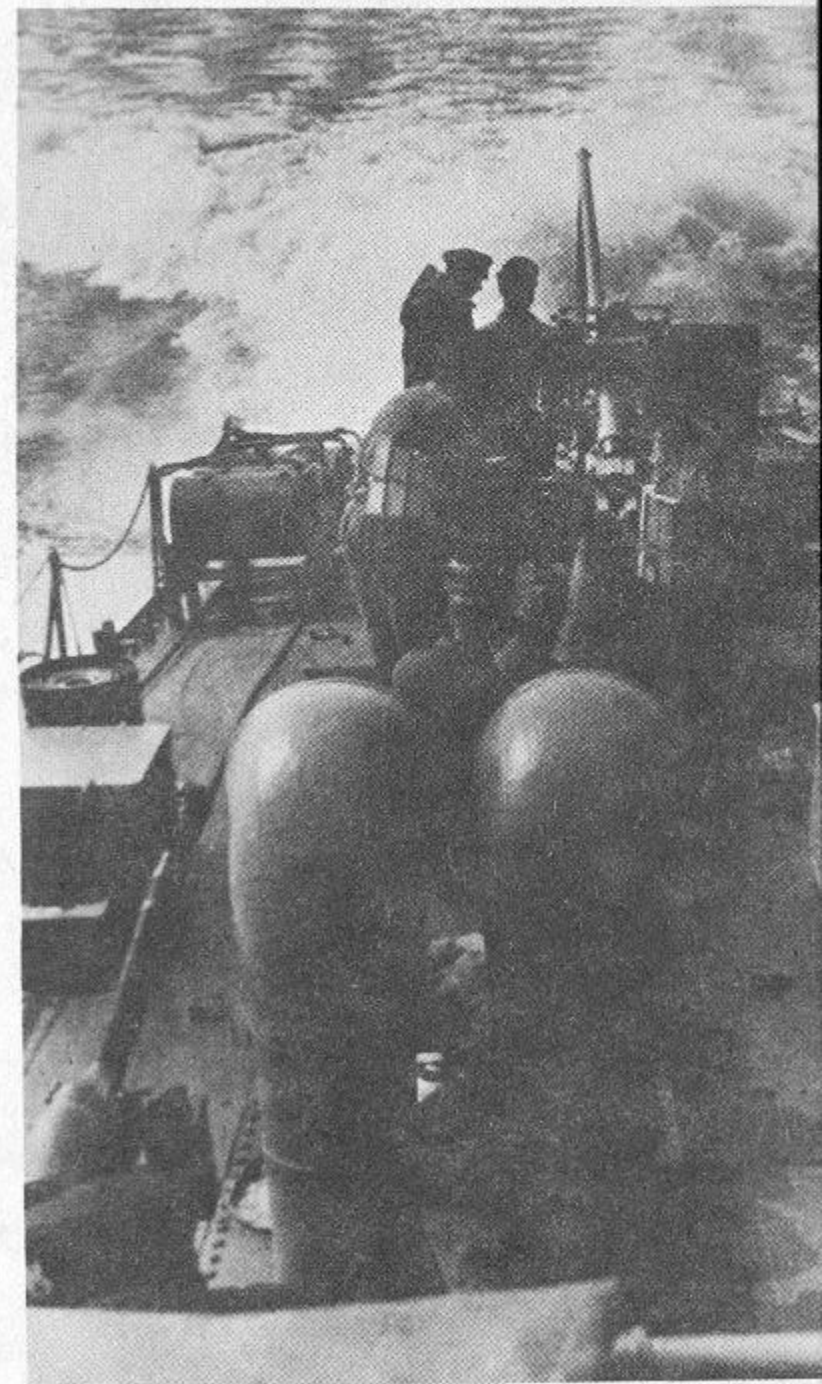
Wszystkie wymienione okręty, po wcieleniu do Marynarki Wojennej PRL, weszły w skład zespołu ścigaczy, tworząc dwie z trzech jego grup. Do pierwszej zaliczono „Błyskawicznego”, „Bezwzględnego”, „Bystrego”, „Dziarskiego”, „Dzielnego” i „Karnego”, a do drugiej – „Nieuchwytnego”, „Niedościgłego”, „Odważnego”, „Śmiałego”, „Sprawnego” i „Szybkiego”. Trzecią grupę stanowiły 2 kutry torpedowe.

Na okrętach tych (jak również na przekazanych nam trałowcach redowych) przez trzy miesiące pozostawali w charakterze instruktorów marynarze radzieccy. Uroczyste ich pożegnanie nastąpiło 23 czerwca 1946 roku. W miesiąc później z zespołu wydzielony został „Błyskawiczny”, w związku z decyzją zasilenia nim formującej się flotylli Szczecińskiego Obszaru Nadmorskiego (SON), utworzonego pod koniec kwietnia 1946 roku. Początkowo planowano wprowadzić, że do flotylli SON-u przydzielone będą ścigacze „Śmiały”, „Nieuchwytny”, „Sprawny” i „Odważny”, a według innej koncepcji – trzy z nich oraz „Błyskawiczny”, jednakże ten ostatni jako jedyny reprezentant ścigaczy udał się 29 listopada 1946 roku z Gdyni do Świnoujścia, będącego siedzibą dowództwa SON-u. W porcie tym stacjonował do końca swej służby. Pozostałe ścigacze były nadal w składzie jednego zespołu. Po zastąpieniu znaków burtowych będących skrótami nazw numerami burtowymi, organizacja grup zespołu była następująca: do pierwszej należały ścigacze od „S-51” do „S-56”, a do drugiej – od „S-61” do „S-65”.

Omawiając ścigacze pierwszego pokolenia, wspomnieć trzeba o „Bitnym” („S-72”). Była to jednostka o wyporności około 50 ton, wymiarach 28,7 (lpp – długość między pionami) x 4,7 x 1,3 m i siłowni składającej się z dwóch silników Hispano Suiza o mocy po 661,5 kW (900 KM). Uzbrojenie okrętu – 2 działka 37 mm (?) i 2 zrzutnie bomb głębinowych. Ścigacz został zbudowany w Stoczni Marynarki Wojennej na poniemieckim kadłubie, który odnaleziono w Toruniu i przewieziono do Gdyni koleją w częściach. Była to bowiem konstrukcja

36. Widok z nadbudówki na śródokręcie i rufę „Błyskawicznego”

(fot. ze zbiorów autora)



składana z elementów skręcanych na śruby. Takie lekkie, dające się rozmontować kadłuby miały jednostki typu Polizeikampfboote, produkowane w okupowanym Płocku przez niemieckie zakłady Weichselwerft GmbH. Służyły one między innymi do walki z partyzantką radziecką na rozległych wodach śródlądowych w zajmowanej przez hitlerowców części ZSRR, dokąd transportowano je – dzięki możliwości demontażu – drogami lądowymi. Niewykluczone, że na bazie jednego z takich właśnie kadłubów powstał ścigacz „Bitny”. Jego budowa trwała niewspółmiernie długo do okresu służby. W stoczni przebywał w latach 1951-1953, a jeszcze w listopadzie 1955 roku rozpatrywano możliwość zmiany silników ścigacza na typ M-50 – co zresztą nie doszło do skutku. „Bitny” pełnił początkowo służbę jako jednostka eksperymentalna obsadzona członkami załóg remontowanych akurat ścigaczy. Będąc w linii, nie wchodził w skład zespołu ścigaczy okrętów podwodnych. Bazował w innym porcie.

Razem ze ścigaczami – czasowo w składzie jednego zespołu – pełniły natomiast służbę trzy spośród czterech słynnych „ptaszków”, które przetrwały wojnę i po okresie wypełniania w Marynarce Wojennej PRL



37. Dozorowiec „Czajka” („D-45”)

(fot. S. Pudlik)



zadań trałowców, utworzyły (z wyjątkiem „Żurawia” przekształconego 15 sierpnia 1948 roku w okręt hydrograficzny) pod koniec lipca 1949 roku dywizjon dozorowców. Należały do niego: „Czajka” („D-45”), „Mewa” („D-46”) i „Rybitwa” („D-47”).

Przypomnijmy, że były to pierwsze morskie okręty wojenne zbudowane w krajowych stocznich: „Czajka” („C”) – w Stoczni Rzecznej w Modlinie w latach 1934-1936; „Mewa” („M”) – w Stoczni Gdynskiej w latach 1934-1935; „Rybitwa” („R”) – w Stoczni Rzecznej w Modlinie w latach 1934-1935. Do serii tej należały również: „Żuraw” i „Czapla” (oba okręty bez znaków burtowych, których malowania zaniechano w 1937 roku) zbudowane w latach 1937-1939 oraz „Jaskółka” („J”) zbudowana w latach 1934-1935. Powstały one w Warsztatach Portowych Marynarki Wojennej w Gdyni. Wszystkie te okręty zaliczały się do klasy minowców (poławiaczy i stawiaczy min) i miały następujące dane: wyporność standardowa 183 tony, wymiary 45x5,5x1,7 m, uzbrojenie – jedno działo 75 mm, 2 ckm plot. 7,62 mm („Żuraw” i

38. Dozorowiec „Mewa” („D-46”)

(fot. S. Pudlik)



39. Dozorowiec „Rybitwa („D-47”)

(fot. ze zbiorów J. Micińskiego)

„Czapla” dodatkowo dwa nkm plot. 13,2 mm), 20 min, 20 bomb głębinowych, napęd – 2 silniki Diesla o łącznej mocy 764,4 kW (1040 KM), prędkość 30 km/h (16 węzłów), załoga około 30 ludzi.

1 września 1939 roku „Mewa” została zbombardowana w Zatoce Gdańskiej, a 3 września zatopiona w Helu. W tym porcie zakończyła też kampanię lżej uszkodzona „Rybitwa” oraz „Czajka” i „Żuraw”. „Jaskółka” i „Czapla” zatonięły wskutek trafień bombami w Jastarni. Z wyjątkiem tych dwóch, które nie nadawały się do remontu, pozostałe „ptaszki” były po kapitulacji Helu przejęte przez Kriegsmarine. Spełniały w niej następujące zadania: „Żuraw” przemianowany na „Oxhöft” służył jako okręt pomiarowy, „Czajka” przemianowana na „We-

sterplatte” – kolejno jako jednostka do celów oznakowania nawigacyjnego i okręt doświadczalny, a po zmianie nazwy na „TFA-11” jako poławiacz torped, „Mewa” przemianowana na „Putzig”, następnie na „TFA-7” oraz „Rybitwa” przemianowana na „Rixföft”, następnie na „TFA-8” – również jako poławiacz torped. 15 października 1945 roku wszystkie wcielono w skład rezerwowego zespołu niemieckiej służby trałowej w brytyjskiej strefie okupacyjnej. Odnalezione zostały w grudniu 1945 roku w Travemünde przez Polską Misję Morską.

Następny etap służby ocalałych „ptaszków” – to wypełnianie zadań w składzie sił trałowych powojennej polskiej floty. Ów okres dziejów tych okrętów wypada więc omówić w rozdziale poświęconym trałowcom. Na razie skoncentrujemy uwagę na okresie współdziałania trzech „ptaszków” – jako dozorców – ze ścigaczami okrętów podwodnych.

Każda z omawianych jednostek dysponowała wówczas uzbrojeniem złożonym z 2 działek kalibru 37 mm (1xII), 2 wkm plot. kalibru 12,7 (1xII) i 2 zrzutni bomb głębinowych. Szkoleniem w dziedzinie poszukiwania i zwalczania okrętów podwodnych, w ramach jednego zespołu ze ścigaczami, załogi dozorców zajmowały się do stycznia 1960 roku. Następnie okręty te otrzymały nowe zadania, utworzyły samodzielny zespół i zostały przebazowane.

W tym czasie otrzymały nowe oznaczenia, jako że z początkiem lat sześćdziesiątych zaczęły obowiązywać w całej flocie trzycyfrowe numery burtowe. „Czajce” nadano numer „325”, „Mewie” – „326”, „Rybitwie” – „327”. Były one ostatnimi znakami taktycznymi, jakie nosiły te okręty będąc w linii. Służbę zakończyły w latach siedemdziesiątych jako barki koszarowe: „BK-1”, „BK-2” i „BK-3” (podobnie jak eks-„Żuraw” „BK-4”)*.

Pierwsze cztery duże ścigacze okrętów podwodnych: „Czujny” („DS-41” następnie „361”), „Nieugięty” („DS-42”, następnie „362”), „Zawzięty” („DS-43”, następnie „363”) i „Zwrotny” („DS-44” następnie „364”) wcielone zostały w skład Marynarki Wojennej PRL 27 maja 1955 roku. Następne cztery „deesy”: „Zwinny” („DS-45” następnie „365”), „Zręczny” („DS-46” następnie „366”), „Wytrwały” („DS-

*Szczegóły dotyczące kasacji „ptaszków” podane są w rozdziale poświęconym trałowcom. Tylko w nim występują wszystkie okręty tego typu, które przetrwały wojnę.

40. Duże ścigacze okrętów podwodnych w szyku torowym. Na pierwszym planie „DS-45”

(fot. J. Uklejewski)





41. Duży ścigacz okrętów podwodnych, oznaczony numerem „363”

(fot. S. Pudlik)

47” następnie „367”) i „Groźny” („DS-48” następnie „368”) weszły do służby 15 grudnia 1957 roku. Reprezentowały one radziecki typ BO (bolszoi ochotnik) projektu 122 bis. Ich dane: wyporność standardowa 296 ton, wyporność pełna 332 tony, wymiary 52,3x6,5x2,3 m; uzbrojenie – jedno działko 85 mm, 2 działka automatyczne 37 mm, 6 wkm plot. 12,7 m (3xII), 2 miotacze bomb głębinowych typu BMB-1, 2 poczwórne wyrzutnie rakietowych pocisków głębinowych, 2 zrzutnie bomb głębinowych, możliwość zabrania 18 min 08/39 lub 12 min KB, aparatura hydrolokacyjna do poszukiwania okrętów podwodnych, 3 silniki główne o mocy 808 kW (1100 KM) każdy, prędkość maksymalna 33,5 km/h (18 węzłów), prędkość ekonomiczna 22,5 km/h (12 węzłów), załoga 57 ludzi.



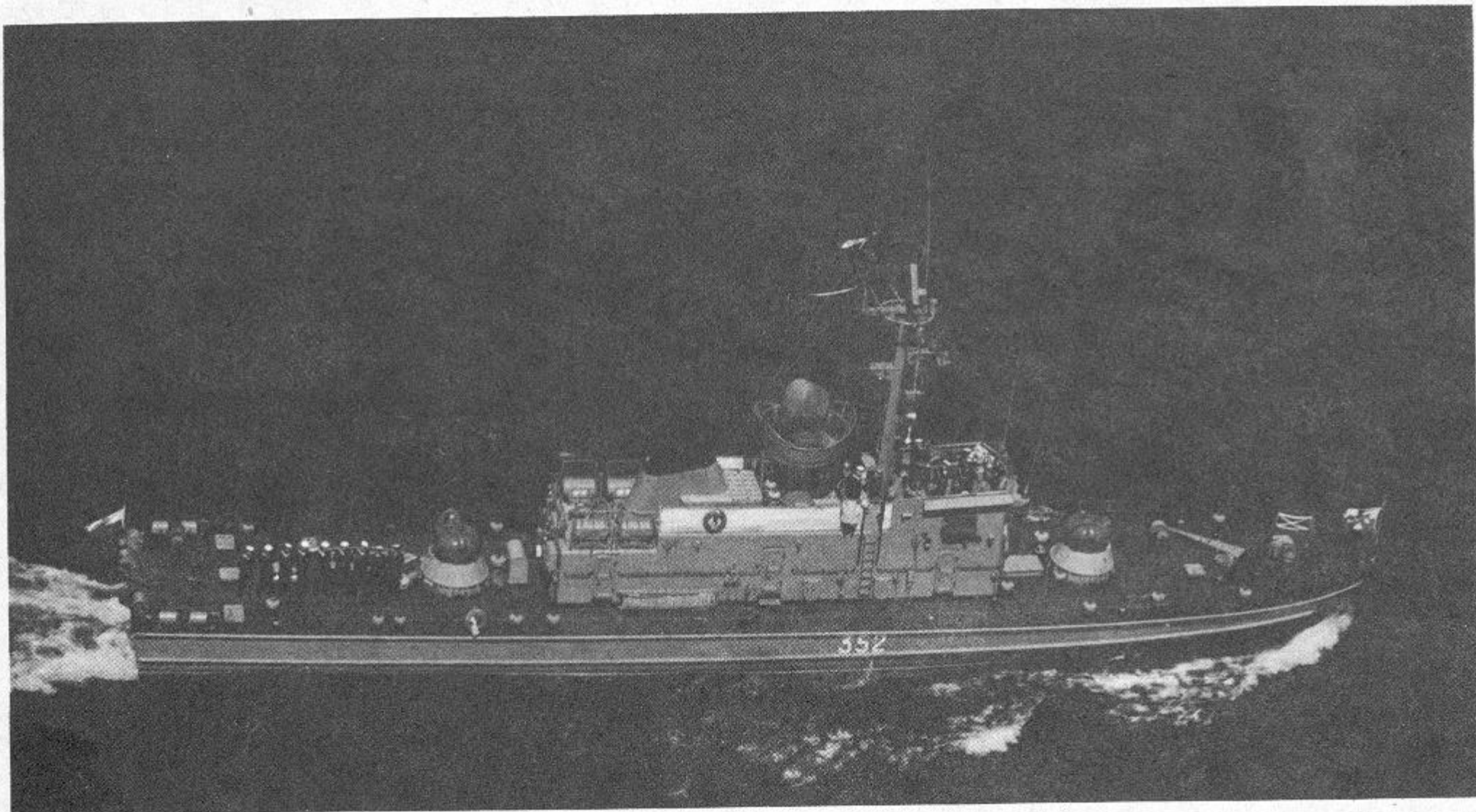
W roku 1960 dotychczasowe numery burtowe dużych ścigaczy zmieniono na trzycyfrowe. Spośród nich do najbardziej znanych należy „361”. Załoga oznaczonego tym numerem ścigacza w dniu 18 stycznia 1963 roku uratowała 9 rozbitków ze szwedzkiego statku „Vestenhaven”, który zatonął na Zatoce Gdańskiej. Wsławiony tym czynem „dees” osiągał też wiele sukcesów w codziennej służbie oraz na polu współzawodnictwa między okrętami naszej floty.

W latach 1969-1972 wycofywano je ze służby. Mniej więcej w tym samym czasie (1970-1972) sukcesywnie wchodziły do linii, zastępując poprzedników, nowe ścigacze okrętów podwodnych. Na dwóch pierwszych („351” i „352”) podniesiono bandery 8 lutego 1970 roku.

To współczesne pokolenie ścigaczy okrętów podwodnych reprezen-

42. Na niektórych dużych ścigaczach okrętów podwodnych kosze dla reflektora umieszczone zostały na kolumnie masztu. Przykładem takiej jednostki był „dees” z numerem „368”

(fot. K. Gosz)



43. Reprezentant trzeciej generacji ścigaczy, oznaczony numerem „352”, widziany z lotu ptaka

(fot. S. Pudlik)

tuja okręty skonstruowane i zbudowane w kraju. Są jednostkami w dużym stopniu zautomatyzowanymi. Ich uzbrojenie artyleryjskie kierowane jest automatycznie. Dysponują zestawem środków do wykrywania i zwalczania okrętów podwodnych. Rozwijają niezbędną do walki z okrętami podwodnymi prędkość, którą zapewnia siłownia o dużej mocy, sterowana odległościowo z centrali ruchowo-manewrowej. Ścigacze prowadzą z powodzeniem szkolenie w dziedzinie poszukiwania i zwalczania okrętów podwodnych w systemie obrony baz oraz przybrzeżnych linii komunikacyjnych. Ponadto mogą wykonywać zadania ochrony zespołów okrętów nawodnych, konwojów i pojedynczych transportowców, jak również pełnić dalekie dozory.

Trałowce bazowe i redowe

Przystępując do przeglądu trałowców Marynarki Wojennej PRL, należy jako pierwsze omówić cztery ocalałe w wojnie „ptaszki”, z których trzy wystąpiły już w innej roli w poprzednim rozdziale. Jednostki te przewijać się będą również przez niektóre następne stronicie tej książki, ponieważ w trakcie swej długoletniej służby spełniały szereg funkcji. Przed wojną i podczas działań bojowych w roku 1939 nazywano je – jak już zostało wspomniane – minowcami. Po rewindykacji z Niemiec najpierw zachowały pierwotne przeznaczenie, przy czym określane były początkowo jako trawlerzy (traulery), a od połowy 1947 roku jako trałowce. W roku 1948 „Żuraw” przekształcony został w okręt hydrograficzny. W rok później trzem pozostałym „ptaszkom” powierzono zadania dozorowców, które spełniały przez wiele lat. Ostatnie przeznaczenie wszystkich czterech – to rola barek koszarowych.

„Czajka” („BK-1”) spełniała tę rolę do końca 1974 roku, kiedy to przeznaczona została do kasacji. Wydawało się, że uniknie złomowania opatrzona znakiem „BK-2” „Mewa”, którą ustawiono na nabrzeżu świnoujskiego portu z zamiarem przekształcenia jej w poligon przeciwpożarowy. Jednakże poniechano tego i w maju 1981 roku przystąpiono do cięcia okrętu. „Rybitwa”, mająca oznaczenie „BK-3”, dużo wcześniej – bo w 1972 roku – została pocięta na złom. Najdłużej pozostał na wodzie były „Żuraw”, który ostatnie lata swej służby spędził przy gdyńskim nabrzeżu jako „BK-4”. Pod koniec lat siedemdziesiątych jednostka ta przestała praktycznie spełniać rolę barki koszarowej, czekając w zasadzie na kasację. Jej stan pogorszył się znacznie podczas „zimy stulecia” na przełomie 1978 i 1979 roku, kiedy to wichura

44. Tak wyglądała „Czajka” w powojennym okresie wypełniania zadań trałowych oraz tuż po rozpoczęciu służby w charakterze dozorurowca

(fot. J. Uklejewski)



45. ORP „Mewa” w pierwszych latach służby w ludowej Marynarce Wojennej

(fot. J. Uklejewski)



zerwała jednostkę z cum i osadziła na płyciźnie przy odcinku nieuzbrojonego brzegu w obrębie portu. Ostatni rejs tego okrętu odbył się 16 lipca 1981 roku. Holownik „H-12” przeprowadził wówczas „BK-4” z Gdyni do Helu, gdzie przystąpiono do złomowania wysłużonej jednostki.

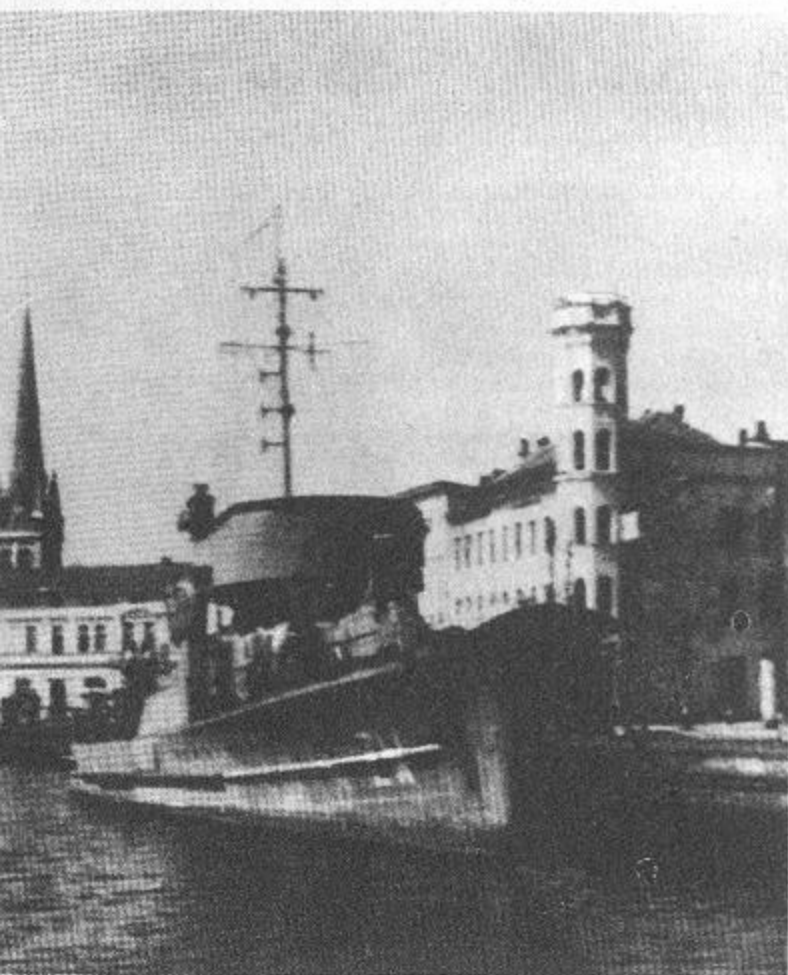
Wróćmy jednak do początkowego okresu służby „ptaszków” w ludowej Marynarce Wojennej, kiedy stanowiły załazek sił trałowych. „Czajka” („CJ”, następnie „CK”), „Mewa” („MW”), „Rybitwa” („RB”) i „Żuraw” („ŻW”) tworzyły wówczas pierwszy zespół trałowców (uprzednio trawlerów), sformowany zgodnie z rozkazem dowódcy Marynarki Wojennej z 18 stycznia 1946 roku. Po upływie pięciu dni od wydania rozkazu 81-osobowa ekipa odbiorcza udała się niemieckim promem „Preussen” z Gdańska do Travemünde. Dnia 25 stycznia 1946 roku obsadzono opuszczone przez niemieckie załogi okręty oraz przystąpiono do prac remontowych i wyposażeniowych. Końcówką ich część przeprowadzono po przejściu do Kilonii („Rybitwa” i „Żuraw” – 13 lutego 1946 roku, „Czajka” i „Mewa” – 22 lutego 1946 roku), gdzie pobrane zostały z ponemieckiego arsenału 20-milimetrowe działka plot. – zwane FLAK (skrót niemieckiej nazwy armaty przeciwlotniczej: Fliegerabwehrkanone), jak również komplety trałów kontaktowych typu Szulca. Dnia 10 marca 1946 roku okręty wyruszyły do Gdyni, by po dwóch dniach rejsu – i sześciu latach tułaczki – zacumować w porcie wojennym na Oksywiu.

„Ptaszki” wyglądały wówczas nieco inaczej niż przed wojną. „Mewa” i „Rybitwa” miały przebudowane osłony pomostu oraz stewy rufowe, a ponadto – podobnie jak „Żurawia” – wyposażono je w nadburcia na śródokręciu. Radykalnie zmieniło się uzbrojenie artyleryjskie okrętów. Usytuowane było na każdym z nich zarówno w miejscu dawnego działka 75 mm (na okrągłej, pokrytej gretingiem barbecie), jak i na śródokręciu i rufie. Najsilniej uzbrojona „Czajka” miała 8 wspomnianych już działek 20 mm (1xIV na dziobie, 2xII na śródokręciu i rufie). Najróżnorodniej uzbrojona „Mewa” – dysponująca każdym z trzech rodzajów pobranych działek – miała ich 7 (1xII na dziobie, 1xI na śródokręciu, 1xIV na rufie). „Żuraw” uzbrojony był w 5 działek (2xII na dziobie i rufie, 1xI na śródokręciu), a „Rybitwa” – w 4 działka

46. Trałowiec „Rybitwa”

(fot. J. Uklejewski)





47. Unikatowe zdjęcie „Żurawia” w krótko-trwałej po wojnie roli trałowca, podczas postoju w świnoujskim porcie

(fot. ze zbiorów M. Twardowskiego)

(1xII na dziobie, 2xI tuż obok siebie na pograniczu śródokręcia i rufy).

Siłownie głównie okrętów (2 silniki Diesla „Nohab-Ursus”) nie uległy zmianom, wobec czego pozostała w zasadzie aktualna charakterystyka mechanizmów napędowych, przedstawiona w poprzednim rozdziale wśród parametrów taktyczno-technicznych przedwojennych „ptaszków”. Zmieniły się natomiast mechanizmy pomocnicze. Na „Żurawiu” i „Czajce” agregaty napędzane były silnikami MWM, a na „Mewie” i „Rybitwie” silnikami Junkers. Pomieszczenia obu ostatnich okrętów ogrzewano parą wytworzoną przez kocioł opalany ropą. Przedwojenny system ogrzewania elektrycznego pozostał jedynie na „Czajce” i „Żurawiu”.

Pod koniec marca 1946 roku „ptaszki” przygotowane były do szkolenia na morzu, jakie miały podjąć w ramach jednego zespołu z przybyłymi wówczas do Gdyni 9 radzieckimi jednostkami tej klasy, przeznaczonymi do przekazania Marynarce Wojennej PRL. W uroczystości wcielenia ich w skład floty istniejący zespół trałowców nie mógł wziąć udziału, w tym czasie – między 2 a 16 kwietnia – gościł bowiem w Świnoujściu i Szczecinie, w związku z obchodami pierwszej rocznicy odzyskania Ziemi Zachodnich.

Nie doszła również do skutku wspólna służba nowych trałowców i „ptaszków”, ponieważ z tych ostatnich zdecydowano się uczynić trzon sił morskich utworzonego w kwietniu 1946 roku Szczecińskiego Obszaru Nadmorskiego. Zanim to jednak nastąpiło, „ptaszki” przeszły remont stoczniowy. Mający najmniej usterek „Żuraw” opuścił stocznię jako pierwszy i 1 listopada 1946 roku wszedł do kampanii, przydzielony czasowo do zespołu trałowców otrzymanych z ZSRR. W dniu 29 listopada 1946 roku skierowany został do Świnoujścia. W składzie sił morskich SON-u nie służył jednak długo. Począwszy od grudnia 1946 roku wielokrotnie delegowany był na prośbę Służby Hydrograficznej Marynarki Wojennej do wykonywania zleconych przez nią zadań, a 15 sierpnia 1948 roku formalnie przekształcono go w okręt hydrograficzny. Pozostałe okręty dłużej przebywały w remoncie. Do linii weszły dopiero w połowie 1947 roku. W tym okresie podporządkowano je czasowo Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej. Gdy praktyczne

szkolenie podchorążych przejęła (po powrocie do kraju) „Błyskawica”, „Czajkę”, „Mewę” i „Rybitwę” skierowano na stałe do SON-u, realizując rozkaz dowódcy Marynarki Wojennej z 21 czerwca 1947 roku. Termin wykonania tego rozkazu opóźniała jednakże konieczność wielokrotnego usuwania dodatkowych usterek na „Czajce” i „Mewie”. Kiedy ostatecznie znalazły się one wraz z „Rybitwą” w Świnoujściu, rozwój sił morskich SON-u zaczęto ograniczać. Po ich rozwiązaniu, „Czajka”, „Mewa” i „Rybitwa” przebazowane zostały z powrotem do Gdyni i pod koniec lipca 1949 roku utworzyły dywizjon dozorców.

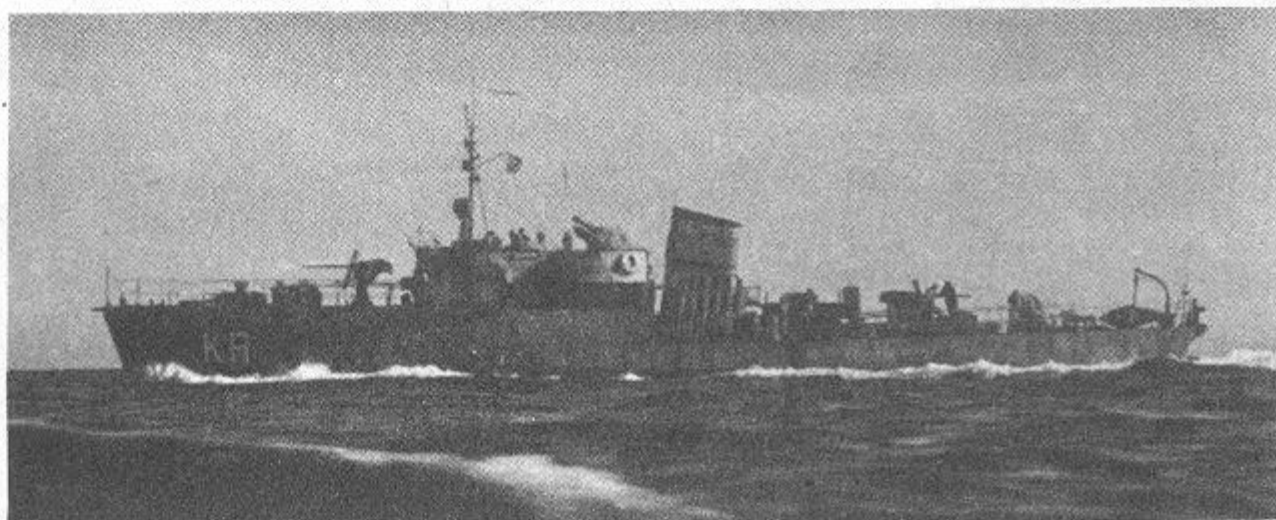
Drugimi z kolei, ale najbardziej typowymi przedstawicielami pierwszego pokolenia trałowców są wspomniane już okręty tej klasy prze-

48. Trałowiec redowy „Jaskółka”

(fot. J. Uklejewski)

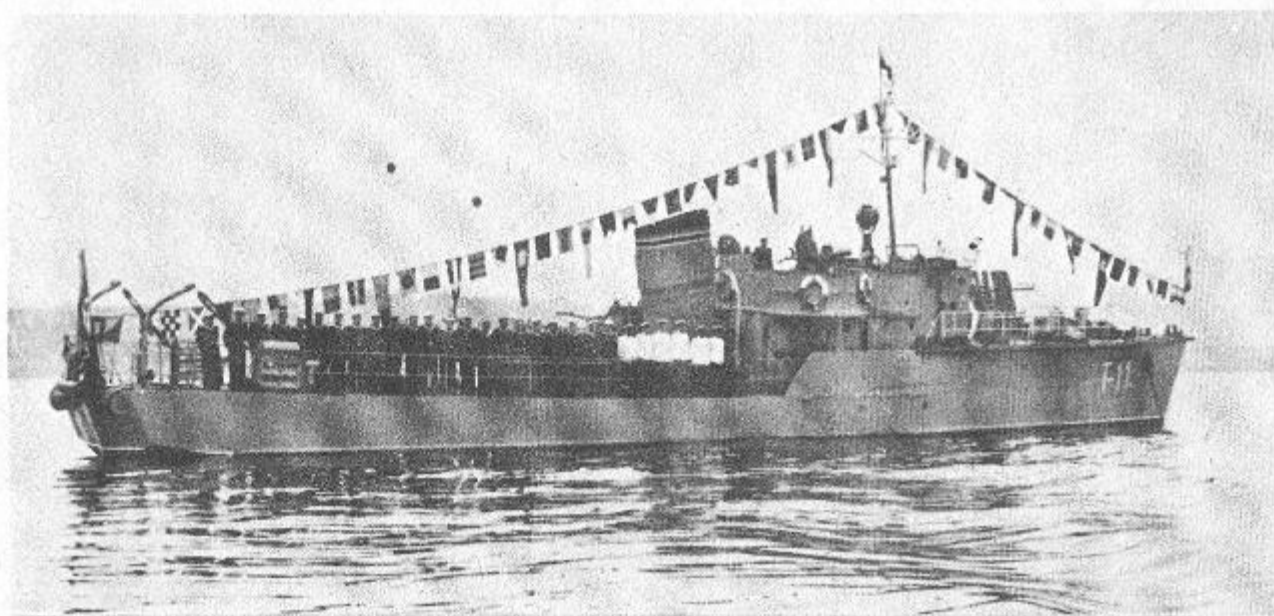


49. ORP „Kormoran” w szkoleniowym rejsie
(fot. J. Uklejewski)



50. Jeden z „kaczorków”, trałowiec „T-11”,
podczas parady morskiej z okazji Dnia Marynarki Wojennej

(fot. ze zbiorów J. Micińskiego)



kazane Marynarce Wojennej PRL przez Związek Radziecki, w pierwszą rocznicę wyzwolenia Oksywia – 5 kwietnia 1946 roku. Stanowiły one część należnych Polsce odszkodowań wojennych. Było to 9 trałowców redowych typu „BTSZCZ” („T-301”), zwanych w naszej flocie trałowcami typu „Albatros” lub typu „Kormoran” (od nazw dwóch z nich), a najpowszechniej – „kaczorkami”. Okręty te zbudowano w latach 1944-1945 (wodowano jesienią 1945 roku). Wszystkie miały identyczną sylwetkę. We Flocie Bałtyckiej ZSRR nosiły numery: „T-225”, „T-228”, „T-231”, „T-241”, „T-243”, „T-244”, „T-246”, „T-465” i „T-467”. Omawiane trałowce otrzymały w Marynarce Wojennej PRL następujące nazwy i znaki taktyczne: „Albatros” („AL” zmieniony na „AB”, następnie „T-21”), „Czapla” („CP” zmieniony na

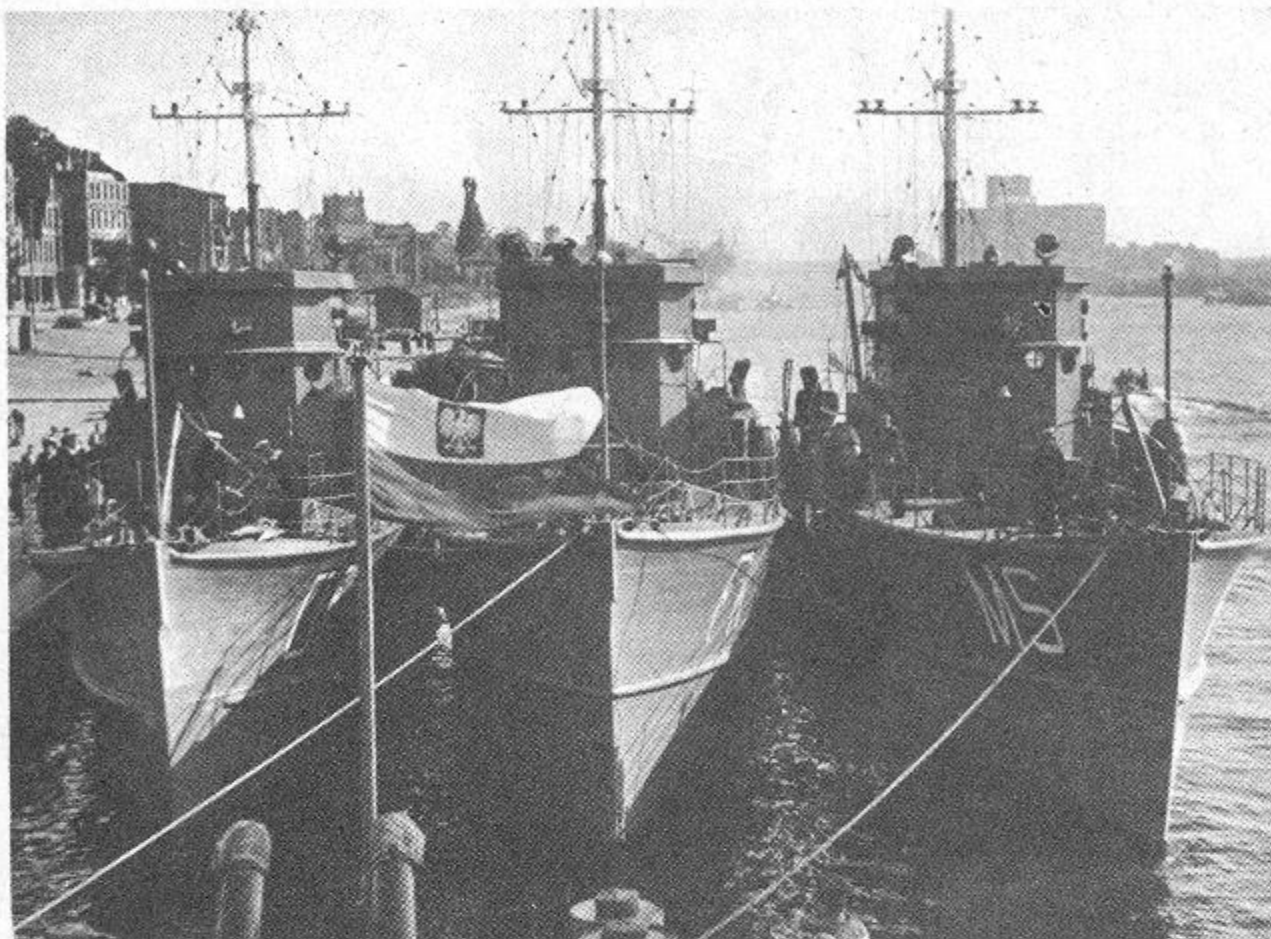
„CL”, następnie „T-11”), „Jaskółka” („JK”, następnie „T-14”), „Jastrząb” („JS” zmieniony na „JT”, następnie „T-23”), „Kania” („KN”, następnie „T-25”), „Kondor” („KD”, następnie „T-12”), „Kormoran” („KR” zmieniony na „KM”, następnie „T-24”), „Krogulec” („KG”, następnie „T-13”), „Orlik” („OL”, zmieniony na „OK”, następnie „T-22”).

Okręty te miały wyporność standardową 145,8 tony, wyporność pełną 180 ton, wymiary 38x5,7x1,5 m. Uzbrojenie artyleryjskie składało się z 2 półautomatycznych działek 45 mm (2xI) i z 4 ckm plot. 12,7 mm (2xII) systemu Colt (chłodzonych wodą). Wyposażone były w trał kontaktowy Szulca, trał akustyczny BAT-2p, trał elektromagnetyczny PEMT-2. Mogły zabrać na pokład 18 min kontaktowych, 6-cylindrowe silniki Diesla o łącznej mocy 352,8 kW (480 KM) napędzały 3 śruby. Prędkość maksymalna wynosiła 23,2 km/h (12,5 węzła), ekonomiczna – 15 km/h (8 węzłów). Załoga 37 ludzi.

Początkowo „kaczorki” przydzielono do planowanego zespołu trałowców, którego część miały utworzyć „ptaszki”. Gdy będące skrótami nazw znaki taktyczne zmieniono na numery burtowe, okręty podzielono na grupy w następującym składzie: pierwsza grupa – trałowce o numerach od „T-11” do „T-14”, druga grupa – trałowce o numerach od „T-21” do „T-25”. Ze służby wycofano je w latach 1958-1959, z bilansem prawie 300 mil morskich kwadratowych przetrałowanych akwenów, zagrożonych niebezpieczeństwem minowym.

„Krogulca”, „Kormorana”, „Kanię” i „Orlika” przekazano następnie Centralnemu Ośrodkowi Szkolenia Morskiego LPŻ w Jastarni (pierwszy w 1958 r., pozostałe w 1959 r.), gdzie otrzymały nazwy: „Mars”, „Jowisz”, „Jupiter” i „Orion”. „Albatros”, „Czapla” i „Kondor” trafiły w 1958 roku do Żeglugi Mazurskiej. „Jaskółka” posłużyła jako poligon przeciwpożarowy, a „Jastrząb” – jako poligon chemiczny.

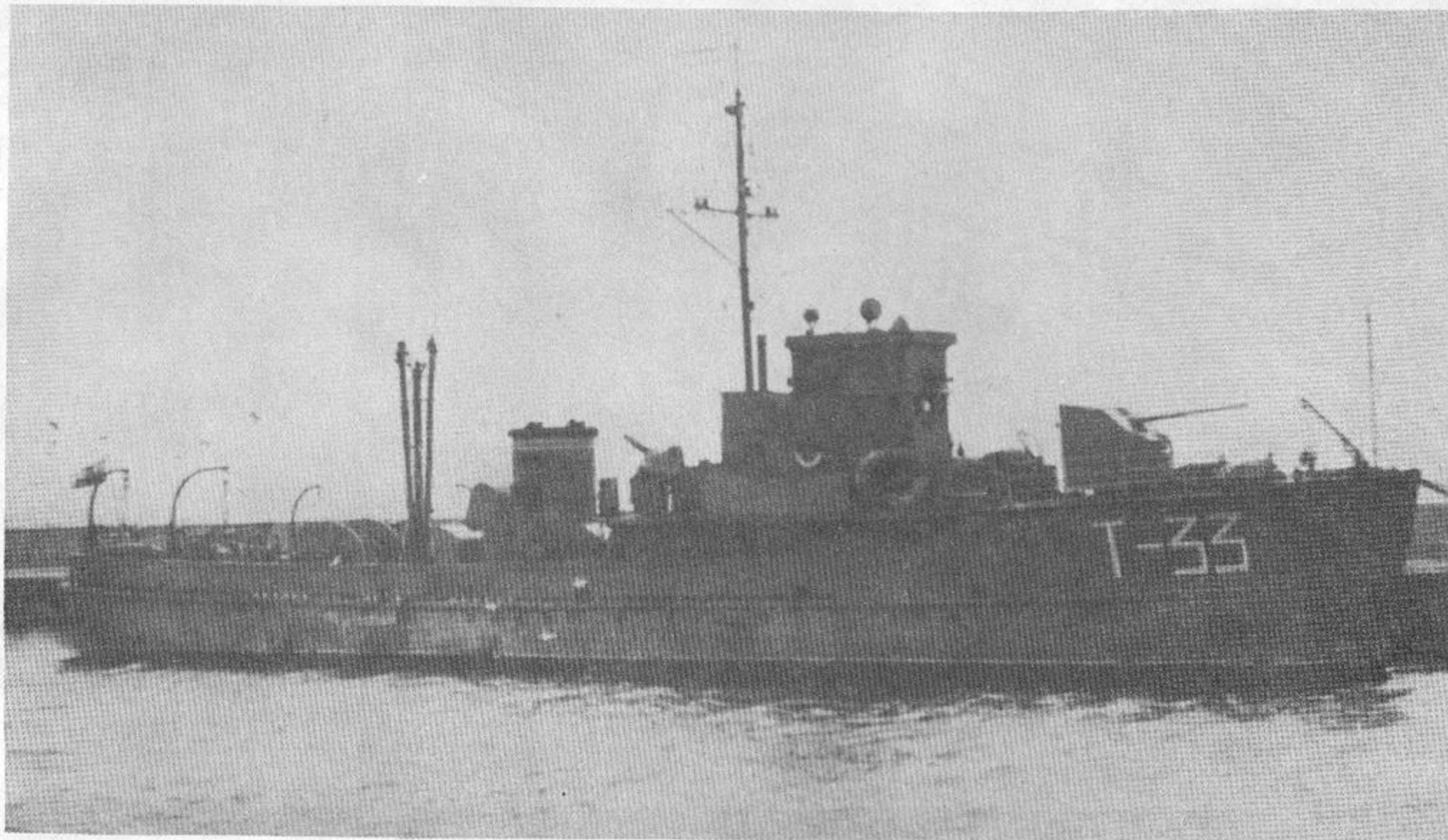
Poza „ptaszkami” i „kaczorkami”, do pierwszego pokolenia jednostek tej klasy zaliczają się zakupione z demobilu alianckiego drewniane trałowce bazowe typu „BYMS” (brytyjskie oznaczenie amerykańskiego typu „YMS”): „Delfin” („DF”, potem „T-31”, eks- „BYMS-2211”), „Foka” („FK”, potem „T-32”, eks- „BYMS-2257”) i „Mors”



51. Trałowce „Delfin”, „Foka” i „Mors” – widziane od strony dziobów

(fot. J. Uklejewski)

(„MS”, potem „T-33”, eks- „BYMS-2282”). Warto dodać, że do serii tej należał również „Zodiak”, który pełnił służbę cywilną w GUM-ie jako statek hydrograficzny. Okręty te zostały zbudowane w stocznjach amerykańskich: przyszły „Delfin” wodowany 10 października 1942 roku w Robert Jacob City Island, New York; przyszła „Foka” wodowana 29 września 1943 roku w Weaver Shipyard Orange, Texas; przyszły „Mors” wodowany 30 listopada 1942 roku w San Diego Marine Construction, California. Ich dane techniczne: wyporność 277 ton, wymiary 41,9x7,7x2,4 m, uzbrojenie (zainstalowane po pewnym okresie służby) – jedno działo 85 mm, 4 ckm plot. 12,7 mm (2xII) systemu Colt (chłodzone wodą), sprzęt trałowy – trał akustyczny SA-IV, trał elektromagnetyczny TEM-VI, trał kontaktowy OROPES; 2 silniki Diesla GMC o łącznej mocy 735 kW (1000 KM), 2 śruby, prędkość maksymalna 23,4 km/h (12,6 węzła), prędkość ekonomiczna 17,8 km/h (9,6 węzła), załoga 42 ludzi. W skład Marynarki Wojennej PRL wcielono je 19 kwietnia 1948 roku. Zadanie trałowe (i przejściowo

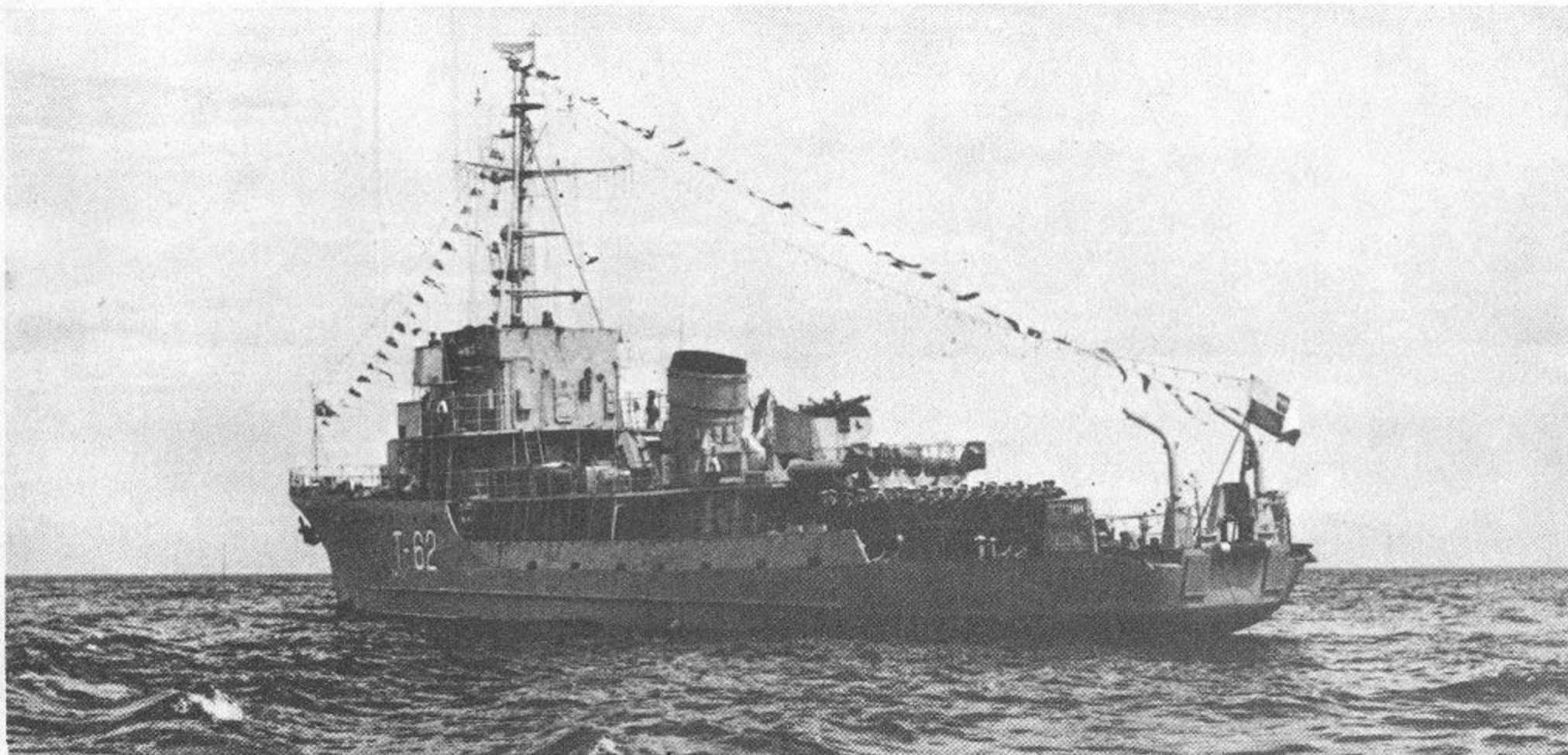


dozorowe) „Foka” wypełniała do 12 grudnia 1955 roku, a „Delfin” i „Mors” – do 26 czerwca 1957 roku. Po wycofaniu ze służby przeznaczono je do kasacji.

Drugie pokolenie trałowców zapoczątkowała krótka seria prototypowa, wybudowana przez stocznnię polską według radzieckiego projektu trałowca bazowego. Pierwszym z tej serii był „T-61” („601”) – wcielony do służby w Marynarce Wojennej 22 grudnia 1956 roku. Następna seria trałowców powstała również na podstawie licencji radzieckiej, jednakże uwzględniono pewne zmiany konstrukcyjne i wyposażeniowe, dokonane przez polskich inżynierów.

52. ORP „Mors”, po zmianie znaku taktycznego „MS” na „T-33” z działem na pokładzie

(fot. ze zbiorów autora)



53. „T-62” – trałowiec bazowy drugiej generacji, zbudowany na licencji radzieckiej

(fot. J. Uklejewski)



54. Okręt tego samego typu, z numerem „603”, po modernizacji masztu

(fot. S. Pudlik)



55. „TRB-605” – przedstawiciel zmodernizowanej serii licencyjnej

(fot. S. Pudlik)

56. „TRB-613” z tratwami ratunkowymi staro-
go typu, zmienionymi później na pneuma-
tyczne

(fot. S. Pudlik)



57. Widok z lotu ptaka na trałowiec bazowy należący do trzeciego pokolenia okrętów tej klasy, skonstruowanych w kraju

(fot. S. Pudlik)



W latach sześćdziesiątych nasz przemysł okrętowy przystąpił do budowy trałowców trzeciego pokolenia – całkowicie opierając się na rodzimej myśli technicznej. Są to okręty o dużych walorach eksploatacyjnych, dysponujące wszechstronnym sprzętem do trałowania min kontaktowych i niekontaktowych. Trałowce bazowe drugiego i trzeciego pokolenia, aktualnie pełniące służbę w Marynarce Wojennej PRL, mają duże zasługi w sprawdzeniu pod względem bezpieczeństwa minowego leżących w polskiej strefie odpowiedzialności rozległych akwenów, które nie zostały uprzednio przetrałowane. Spośród trałowów bojowych, przeprowadzonych w latach 1965-1973, na szczególne podkreślenie zasługuje przetarcie szlaków żeglugowych na Zatoce Pomorskiej, w Kadetrinne oraz na Zatoce Gdańskiej, w rejonie budowy i na podejściach do Portu Północnego. Obok trałowców bazowych zasłużyły się w realizacji tych zadań również kutry trałowe. O nich jednak – w następnym rozdziale.

Kutry trałowe

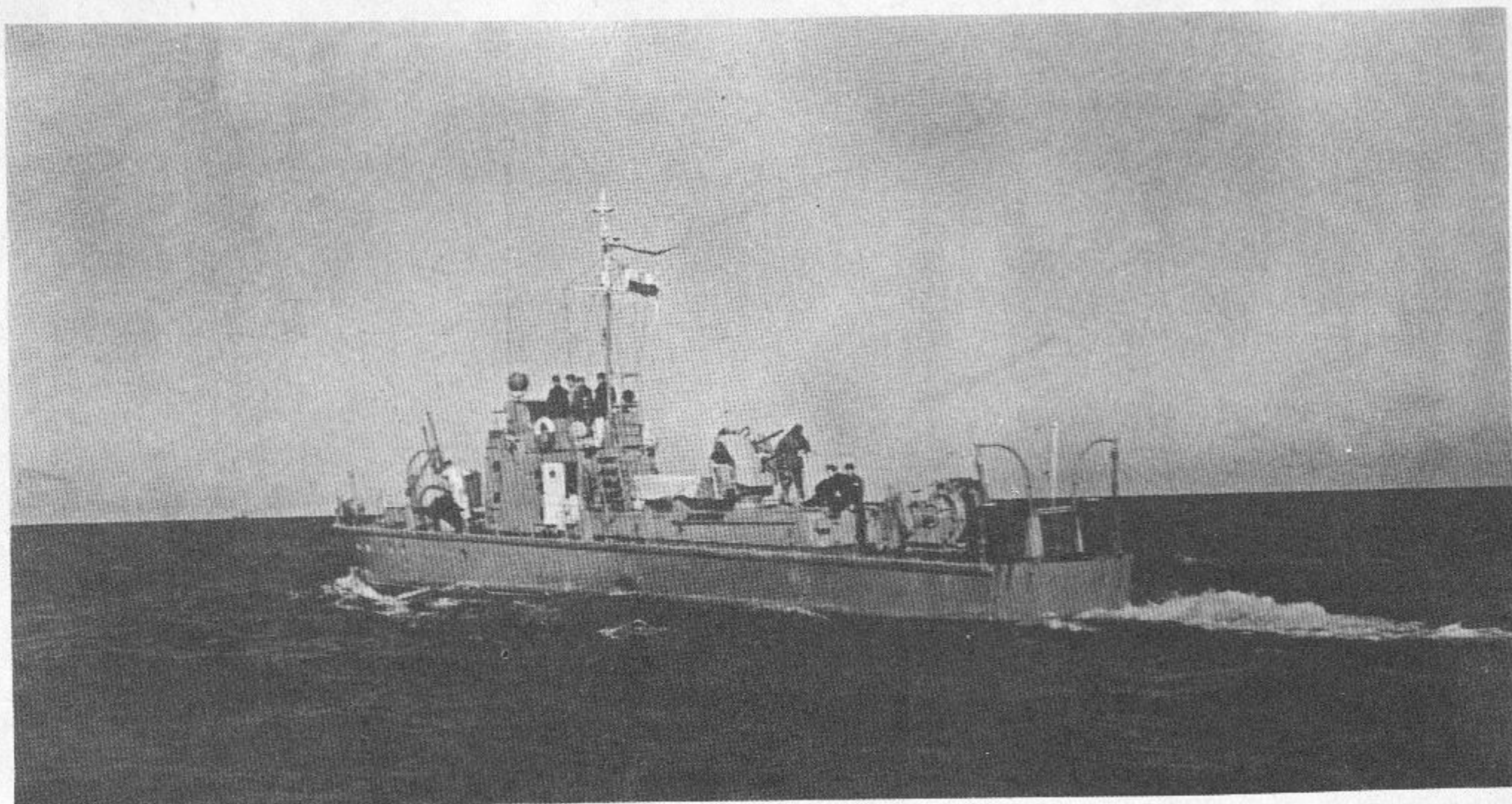
Przegląd małych jednostek przeciwminowych godzi się rozpocząć od kutrów, mających wprawdzie w swym założeniu inne przeznaczenie, niemniej z uwagi na przystosowanie ich do wykonywania zadań trałowych w początkowym okresie rozwoju naszej floty – zaliczających się w pewnym sensie do pierwszego pokolenia reprezentantów podklasy kutrów trałowych w Marynarce Wojennej PRL. Były to 4 poniemieckie kutry desantowe (Pionierlandungsboote) wojennej produkcji, wyremontowane i przebudowane na tzw. szybkobieżne kutry trałowe w 1946 roku przez Stocznnię Marynarki Wojennej, noszącą wówczas nazwę Stoczni Głównego Portu Marynarki Wojennej. W listopadzie tegoż roku adaptacja kutrów została zakończona, po czym zdecydowano przekazać je do dyspozycji Dowództwa Szczecińskiego Obszaru Nadmorskiego. Do Świnoujścia udał się jako pierwszy szybkobieżny kuter trałowy nr 2 (wraz z trałowcem „Żuraw” i ścigaczem „Błyskawiczny”), jednakże w czasie rejsu z Gdyni do nowego miejsca bazowania doznał on awarii (przypuszczalnie zderzenie z przeszkodą podwodną lub oderwanie się dziobnicy spowodowane wadami konstrukcyjnymi albo niewłaściwie przeprowadzonym remontem) i zatonął 30 listopada 1946 roku w odległości 36 mil morskich od celu podróży. Nie doszło również do skutku szybkie skierowanie do SON-u pozostałych kutrów trałowych. Dwa z nich spełniały początkowo pomocnicze funkcje na rzecz grupy kutrów torpedowych, a od 4 kwietnia 1947 roku znalazły się w składzie jednostek, którymi uzupełniono Oddział Pomocniczych Środków Pływających i Przystani, podległy dowódcy Głównego Portu Marynarki Wojennej w Gdyni. Wzmiankę o eksploatacji kutra trałowego jako jednostki podporządkowanej pośrednio

Dowództwu SON-u zawiera dopiero zestawienie taboru pływającego Komendy Portu Wojennego Świnoujście na dzień 30 czerwca 1948 roku, obejmujące między innymi szybkobieżny kuter trałowy nr 1. Jak wynika z powyższych faktów, jednostki te nie były w zasadzie wykorzystywane zgodnie z intencjami ich przebudowy. Choć dysponowały kompletami trałów kutrowych (pierwszymi czterema wyprodukowanymi w Stoczni Marynarki Wojennej), działalność swą ograniczały do stawiania wiech trałowych oraz do wypełniania zadań pomocniczych.

Kutrami trałowymi drugiego pokolenia, a praktycznie – pierwszymi przedstawicielami tej podklasy z prawdziwego zdarzenia, były – zwane również trałowcami rzeczными – jednostki konstrukcji drewnianej, zbudowane przez polski przemysł okrętowy w latach 1954-1956: „TR-41” (kolejne oznaczenie „811”), „TR-42” („812”), „TR-43” („813”),

58. Kuter trałowy „TR-47”, widziany od strony rufy

(fot. ze zbiorów autora)



„TR-44” („814”), „TR-45” („815”), „TR-46” („816”), „TR-47” („817”). Charakterystyka tych kutrów była następująca: wyporność standardowa 46,4 tony, wyporność pełna 49,2 tony, wymiary 27,7x4,1x0,6 m, uzbrojenie – 2 działka 25 mm (1xII), 2 wkm plot. 14,5 mm (1xII), sprzęt trałowy, możliwość zabrania na pokład 25 min, 2 silniki 12-cylindrowe Wola 300 (produkowane w kraju na radzieckiej licencji 3D12) o mocy po 220 kW (300 KM) przy 1500 obr/min, 2 śruby, 2 stery częściowo zrównoważone, prędkość maksymalna 27,8 km/h (15 węzłów), prędkość ekonomiczna 18,6 km/h (10 węzłów), zasięg 926 km (500 mil) przy prędkości ekonomicznej, autonomiczność 5 dób, zapas paliwa 2750 kg, zapas oleju 200 kg, zapas prowiantu 265 kg, zapas wody słodkiej 200 kg; załoga 16 ludzi.

Wymienione kutry wypełniły szereg zadań szkoleniowych i bojowych. Spośród tych ostatnich na podkreślenie zasługuje zwłaszcza trałowanie bojowe na wodach Zatoki Pomorskiej w pobliżu Międzyzdrojów. Ze służby w charakterze kutrów trałowych wycofano je w latach 1969-1970, przy czym pięć z nich definitywnie skreślono wówczas ze stanu floty, a dwa pozostałe spełniały jeszcze funkcje pomocnicze do 1971 roku.

Trzecie pokolenie kutrów trałowych reprezentują niewielkie, drewniane jednostki tego rodzaju, zbudowane w kraju na bazie takich samych kadłubów, jakie posłużyły do produkcji taboru pływającego o innym przeznaczeniu, jak np. kutrów ratowniczych czy patrolowych. Charakterystyka tych jednostek: wymiary 15,7x3,3x1,1 m, uzbrojenie 2 wkm plot. (1xII), napęd – 2 silniki wysokoprężne typu Wola o mocy 220 kW (300 KM), prędkość 26 km/h (14 węzłów).

Kutry trałowe trzeciego pokolenia zasłużyły się w dziele ostatecznej likwidacji zagrożenia minowego na Bałtyku w latach 1965-1973. Wykonały one spory procent prac powierzonych w tym czasie naszym siłom trałowym, uczestnicząc obok trałowców bazowych w licznych trałowaniach bojowych. Niektóre spośród tych trałowń przeprowadzono na oddalonych od macierzystych baz, nierzadko otwartych akwenach. W trakcie wypełniania takich zadań dobowy czas pracy załóg kutrów trałowych wynosił średnio 16 godzin, na co składał się nie tylko czas stawiania trałów, przebywania na polu trałowym i wybiera-



59. Kuter trałowy „953”

(fot. S. Pudlik)

nia trałów, ale i długi okres dochodzenia do rejonu trałowania oraz powrotu do miejsca bazowania. Długotrwałe przebywanie na otwartym morzu jednostek o ograniczonej dzielności morskiej było w systemie jednozmiennych wacht przedsięwzięciem wyczerpującym.

Jednym z najbardziej znanych kutrów trałowych była jednostka oznaczona numerem „949”, która trzy razy z kolei – w latach 1969, 1970, 1971 – została najlepszym okrętem IV rangi w Marynarce Wojennej.

Na zakończenie przeglądu sił trałowych Marynarki Wojennej PRL nie od rzeczy chyba będzie przedstawić krótki bilans dokonań na polu sukcesywnego eliminowania niebezpieczeństwa minowego na naszych wodach. Przypomnieć warto, że w wyniku drugiej wojny światowej w strefie odpowiedzialności Polski zaminowane zostały akweny o powierzchni około 1450 mil morskich kwadratowych. Siły obrony przeciwminowej Floty Bałtyckiej ZSRR, które bezpośrednio po wojnie przystąpiły do trałowań bojowych w polskiej strefie, sprawdziły w okresie od maja 1945 roku do sierpnia 1950 roku ogółem 361 mil morskich kwadratowych. Dalszych 280 przetrałowały, począwszy od 1947 roku – polskie trałowce. W roku 1965 pozostały jeszcze zamknięte dla żeglugi i rybołówstwa akweny o powierzchni około 800 mil morskich kwadratowych. Likwidacja zagrożenia minowego na tych wodach stała się niezbędna wobec dalszego rozwoju naszej gospodarki morskiej. W latach 1965-1973 wydzielone siły trałowe Marynarki Wojennej PRL przeprowadziły 11 trałowań bojowych. Najważniejsze z nich wykonano: na wodach Zatoki Pomorskiej – w związku z przygotowaniem zespołu portowego Szczecin-Świnoujście do przyjmowania statków o dużym zanurzeniu oraz w celu skrócenia odcinka trasy promowej Świnoujście-Ystad; w Kadetrinne – celem umożliwienia wytyczenia toru wodnego leżącego wprawdzie poza strefą odpowiedzialności Polski, ale istotnego między innymi dla zapewnienia ekonomicznej trasy wylotowej z Bałtyku 55-tysięcznikom wprowadzonym w 1970 roku do Polskiej Marynarki Handlowej; na wodach Zatoki Gdańskiej – w miejscu budowy Portu Północnego i na akwenach, na których wytyczono redę portu oraz tory dojściowe.

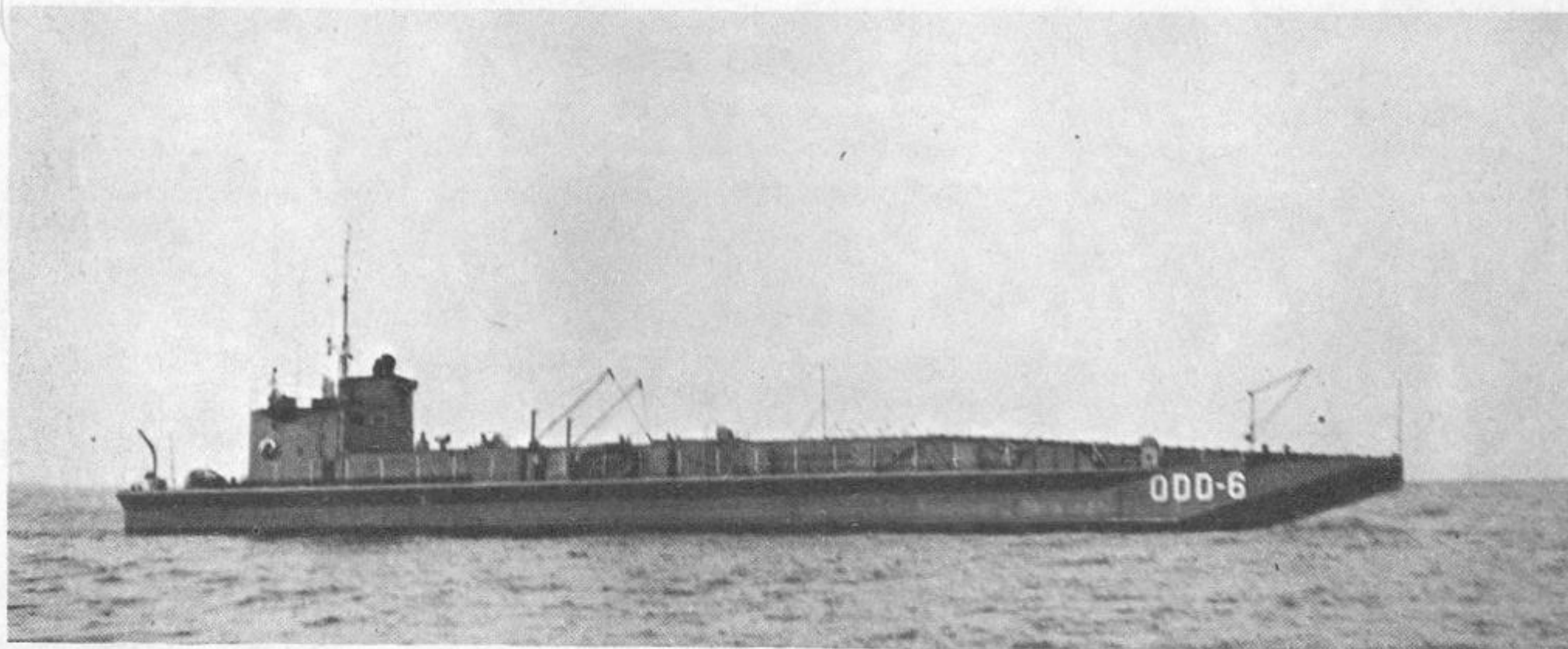
Trałowania bojowe w latach 1965-1973 wyceniono na 498 milionów

złotych, a powierzchnia skontrolowanych wówczas akwenów wyniosła 405 mil morskich kwadratowych. Mimo że nie obejmuje to jeszcze całości akwenów, na których istnieje prawdopodobieństwo zalegania min, z upływem 1973 roku zakończono akcję trałowania powojennych pól minowych. Uznano bowiem nie wytrałowane dotąd miny za ewentualne niebezpieczeństwo nawigacyjne, nie zaś minowe. Przemawia za tym fakt, że już po 1955 roku baterie postawionych w czasie wojny min niekontaktowych praktycznie straciły zdolność zasilania układu elektrycznego urządzenia zapalającego, przez co miny te przedstawiają niebezpieczeństwo jedynie jako ładunki materiału wybuchowego z zapalnikami i detonatorami. Ponieważ wśród postawionych na polskich wodach min niekontaktowych przeważają miny denne, przeto – pozbawione energii elektrycznej – nie stanowią one zagrożenia dla żeglugi. Natrafić na nie można w trakcie podwodnych prac wydobywczych, inżynieryjnych i badawczych. Natomiast miny kontaktowe mają dłuższą żywotność, zależną od czasu zachowania szczelności kadłuba i stanu ogniów w czopach, z których sprawnością należy liczyć się nawet po dwudziestu latach od postawienia miny. Min kontaktowych, będących z reguły minami kotwicznymi, postawiono w rejonie polskiego wybrzeża niewiele. Można je było stosunkowo łatwo wytrałować. Tak więc likwidację zagrożenia minowego można uznać za dokonaną.

Okręty desantowe

Siły desantowe utworzone zostały w Marynarce Wojennej na początku lat pięćdziesiątych. Od tego więc czasu należałoby w zasadzie zacząć przegląd okrętów służących do desantu morskiego. Dla ścisłości trzeba jednak wspomnieć o wcześniejszych jednostkach tej klasy, które wypełniały w Marynarce Wojennej zadania pomocnicze. Z racji ich faktycznego przeznaczenia należałoby je raczej omówić wraz z pomocniczym taborom pływającym, niemniej – jako wiążące się w pewnym sensie z niniejszym tematem – zasługują obecnie na wymienienie. Były to niemieckie barki desantowe, wydobyte z dna i wyremontowane w Stoczni Głównego Portu Marynarki Wojennej w Gdyni. Dnia 18 września 1946 roku Oddziałowi Pomocniczych Środków Pływających i Przystani przekazano 70-tonowy prom desantowy nr 1, który podporządkowano po pewnym czasie (15 lipca 1947 roku) Komendzie Portu Wojennego Gdynia. 23 czerwca 1947 roku wśród jednostek pomocniczych podległych Komendzie Portu Wojennego Świnoujście pełnił służbę 60-tonowy prom desantowy nr 2. Ponadto, w zestawieniach pomocniczego taboru pływającego na dzień 23 lutego 1949 roku ujęte są 2 niemieckie 36-tonowe barki desantowe: „BD-1” i „BD-40”.

Pierwszymi jednostkami desantowymi, eksploatowanymi w celach szkoleniowych zgodnie z założeniami reprezentowanej przez nie klasy, były barki oraz kutry desantowe, które wchodziły w skład utworzonego w roku 1951 zespołu środków desantowych. Do służby w nim wprowadzano jednostki pływające sukcesywnie, aż do 1952 roku. W tym też roku odbyły się pierwsze w Marynarce Wojennej PRL ćwiczenia desantowe. W połowie lat pięćdziesiątych określenie „barka desantowa” zmieniono na „okręt desantowy”. Zespół składał się z barek (okrętów)



desantowych dużych, średnich i małych oraz kutrów desantowych (te ostatnie omówione zostaną osobno).

Barki (okręty) desantowe duże tworzyły zespół złożony z 7 jednostek: „BDD-1” (skrót zmieniony w toku służby na „ODD-1”), „BDD-2” („ODD-2”), „BDD-3” („ODD-3”), „BDD-4” („ODD-4”), „BDD-5” („ODD-5”), „BDD-6” („ODD-6”), „BDD-7” („ODD-7”). Z wyjątkiem „BDD-4”, były to niemieckie barki desantowe do przewozu czołgów, tzw. Marinefährrahm (MFP), przejęte w 1950 roku przez Marynarkę Wojenną w Głogowie (4 nie ukończone w stoczni, jedna zatopiona, jedna sprawna) i tam wyremontowane. Cztery spośród tych sześciu barek reprezentowały typ „D”. Były to: „BDD-1”, „BDD-2”, „BDD-3” i „BDD-7”. Ich charakterystyka przedstawia się następująco: wyporność 239 (306) ton, wymiary 49,8x6,6x1,2/1,35 m; 3 silniki wysokoprężne typu 3-D-6 o łącznej mocy 330 kW (450 KM), prędkość maksymalna 14 km/h (7,5 węzła), prędkość marszowa 13 km/h (7 węzłów), zasięg 1037 km (560 mil), ładunek – 3 czołgi „T-34” oraz 120 żołnierzy, możliwość wypełniania zadań przy stanie morza do 4°B; załoga 19 ludzi. Niemal takie same dane taktyczno-techniczne miały barki desantowe „BDD-5” i „BDD-6”, typu „DM”. Od typu „D”

60. Okręt desantowy duży „ODD-6”, z torami minowymi na pokładzie

(fot. ze zbiorów autora)

różniły się tym, że wyposażone były w tory minowe po obu burtach na pokładzie, poszerzonym do 8,6 m. Barki te mogły zabrać 80 ton ładunku i 34 miny.

Odmierną, bardziej opływową sylwetkę miała natomiast barka desantowa „BDD-4”, jedyna w naszej flocie jednostka włoskiego pochodzenia (sprowadzona widocznie podczas wojny przez Niemców na Bałtyk). Była to barka typu „MZ”. Wyporność jej wynosiła 235 (239) ton, a wymiary – 39x6,5x1,2 m. Mogła zabrać do ładowni 3 czołgi średnie. Silniki typu Klockner. Prędkość maksymalna 18,6 km/h (10 węzłów).

Duże barki (okręty) desantowe miały przykrywane ładownie. Na istniejących podstawach stanowisk artyleryjskich nie zainstalowano uzbrojenia. Wyjątek w tym względzie stanowiła barka desantowa „BDD-1”, która w początkowym okresie swej służby uzbrojona była w działko 85 mm, umieszczone w wieży artyleryjskiej przed nadbudówką oraz w działko plot. 37 mm za nadbudówką. 20 października 1953 roku z zespołu wydzielono „BDD-5” i „BDD-6”, które przez dwa lata podporządkowane były dowództwu zespołu trałowców. 28 grudnia 1957 roku skreślono ze stanu floty wyeksploatowane jednostki: „ODD-1” i „ODD-2”. Jako ostatnie okręty desantowe duże, wycofano ze służby „ODD-5”, „ODD-6” i „ODD-7” (już z numerami burtowymi trzycyfrowymi: „863”, „864”, „865”). Nastąpiło to 24 września 1963 roku.

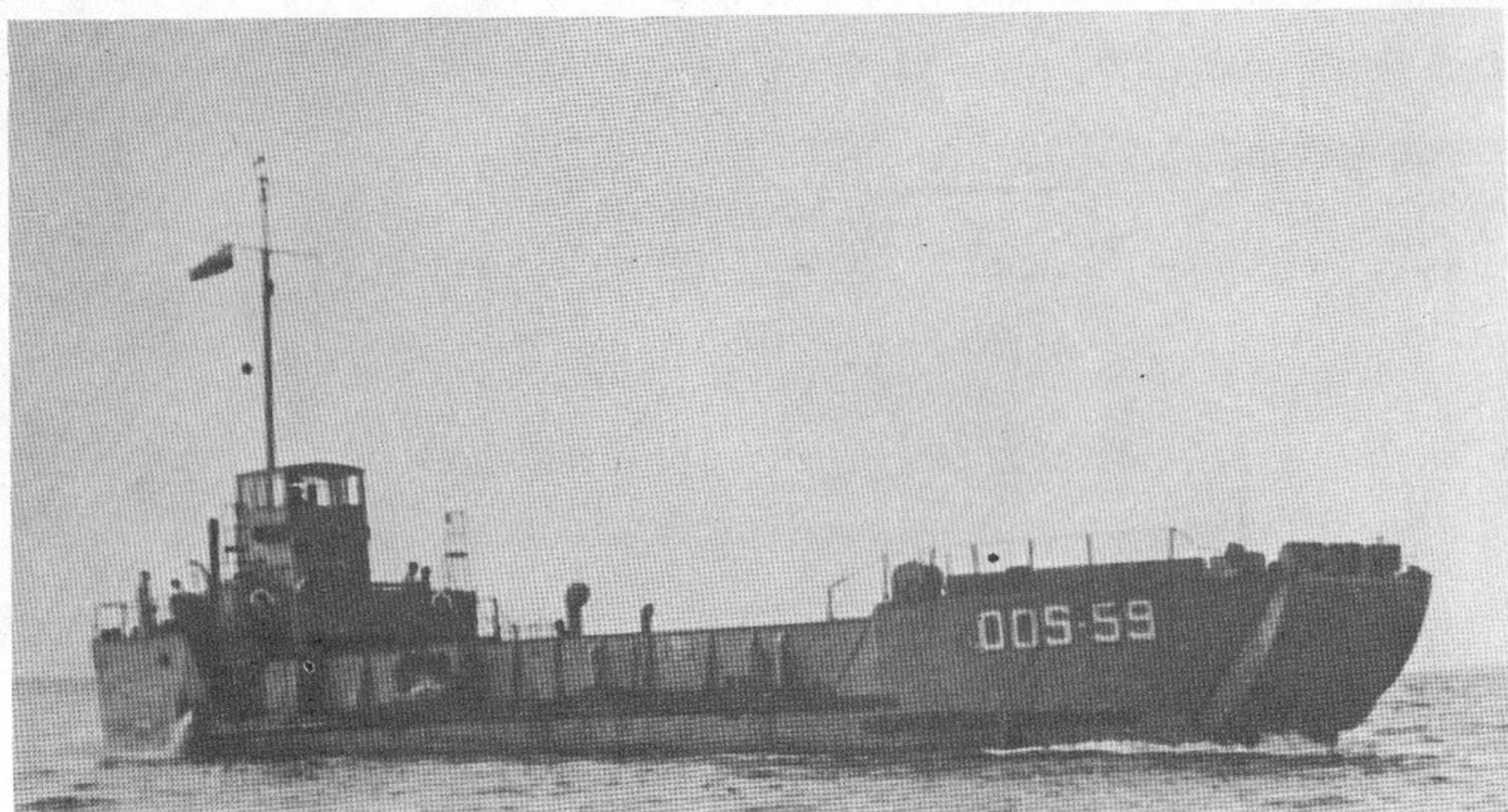
Średnie i małe barki desantowe pochodziły z demobilu amerykańskiego. Polska przejęła ogółem 22 takie jednostki. Szczególnie skomplikowany przebieg miało sprowadzenie do kraju 5 barek o dawnych numerach taktycznych: „LCT-2138”, „LCT-2289”, „LCT-2303”, „LCT-2438” i „LCT-2485”. Z bazy amerykańskiej Bremerhaven, po remoncie silników, jednostki te udały się na początku grudnia 1946 roku do Cuxhaven, gdzie przejęła je polska ekipa odbiorcza. W Kilonii, dokąd następnie przeprowadzono barki, 17 grudnia 1946 roku otrzymały certyfikaty Lloyd'a. Nazajutrz wyruszyły wraz z holownikiem „Delfin” do Szczecina. Silny przeciwny wiatr sprawił jednak, że 19 grudnia zawinęły do Trelleborga. „Delfin” ruszył stamtąd do kraju jedynie z „LCT-2289”. Pozostałe barki wymagały remontu, który zde-

cydowano przeprowadzić w Ystad. Na redę tego portu wywiódł barki holownik „Rekin”. „LCT-2485” utknęła jednakże na mieliźnie niemal u celu podróży. Ściągnięto ją stamtąd i prowizorycznie wyremontowano dopiero w czerwcu 1947 roku, przy współudziale ekipy z Oddziału Ratowniczego Radzieckiej Floty Bałtyckiej. 18 czerwca 1947 roku wszystkie jednostki („LCT-2303” i „LCT-2438” na holu „Posej-dona” oraz „LCT-2485” i „LCT-2138” na holu „Rekina”) dotarły do Gdyni.

Wymienione jednostki razem ze sprowadzonymi do kraju kolejnymi barkami desantowymi z demobilu amerykańskiego znalazły się w większości przypadków w dyspozycji Ministerstwa Komunikacji (żegluga śródlądowej). Nieliczne eksploatowane były przez prywatnych właścicieli, jako rzeczne jednostki transportowe. W roku 1950 Marynarka Wojenna zainteresowała się 14 (11 średnimi i 3 małymi) barkami, znajdującymi się w Pleniewie, Szczecinie, Słubicach, Warszawie i Płocku. Po wyremontowaniu rozpoczęły służbę we wspomnianym już zespole środków desantowych.

61. Przedstawiciel pierwszego pokolenia okrętów desantowych średnich „ODS-59”

(fot. ze zbiorów autora)

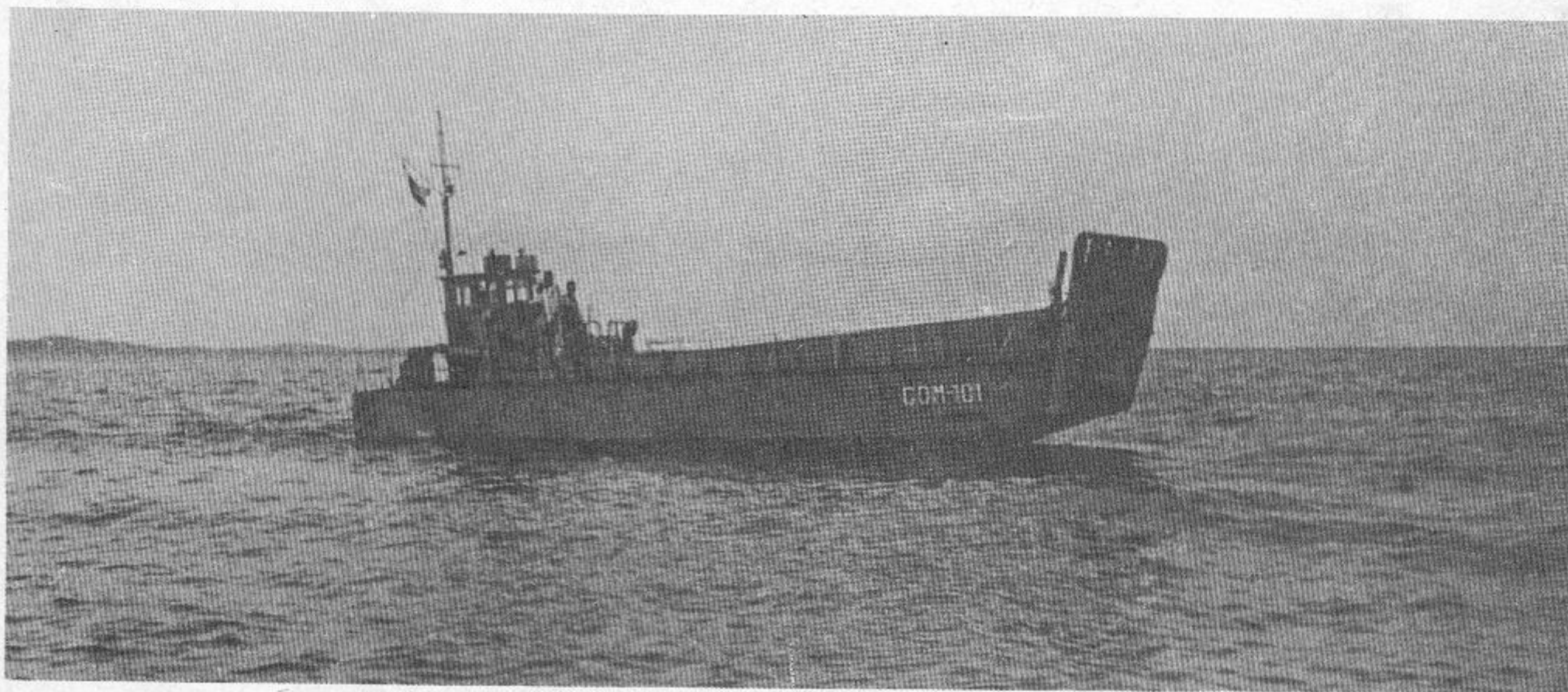


Zespół barek (okrętów) desantowych średnich obejmował następujące jednostki: „BDS-50” (skrót zastąpiony w toku służby symbolem „ODS-50”), „BDS-51” („ODS-51”), „BDS-52” („ODS-52”), „BDS-53” („ODS-53”), „BDS-54” („ODS-54”), „BDS-55” („ODS-55”), „BDS-56” („ODS-56”), „BDS-57” („ODS-57”), „BDS-58” („ODS-58”), „BDS-59” („ODS-59”), „BDS-60” („ODS-60”). Były to jednostki amerykańskiego typu „LCT /5/”. Symbol ten jest skrótem nazwy barek desantowych do przewozu czołgów, produkowanych w latach 1942-1943 w wariantcie nr 5: landing craft, tank, Mk.V. Jednostki te miały 143/311 ton wyporności i wymiary: 38,5x10x0,9/1,4 m. Uzbrojeniem nie dysponowały. Napędzane były 3 silnikami wysokoprężnymi typu Gray Marine o łącznej mocy 314 kW (495 KM). Prędkość wynosiła około 15 km/h (8 węzłów). Załoga liczyła 13 ludzi. Ładunek – 4 czołgi średnie i ponad 100 żołnierzy. Wypełnianie zadań przy stanie morza do 4°B.

Po wydzieleniu ze składu barki desantowej „BDS-56”, która posłużyła jako baza nurków, zespół liczył 10 jednostek. 28 grudnia 1957 roku skreślono ze stanu floty „ODS-57” i „ODS-60”, a 5 stycznia 1959

62. Okręt desantowy mały „ODM-101”

(fot. ze zbiorów autora)



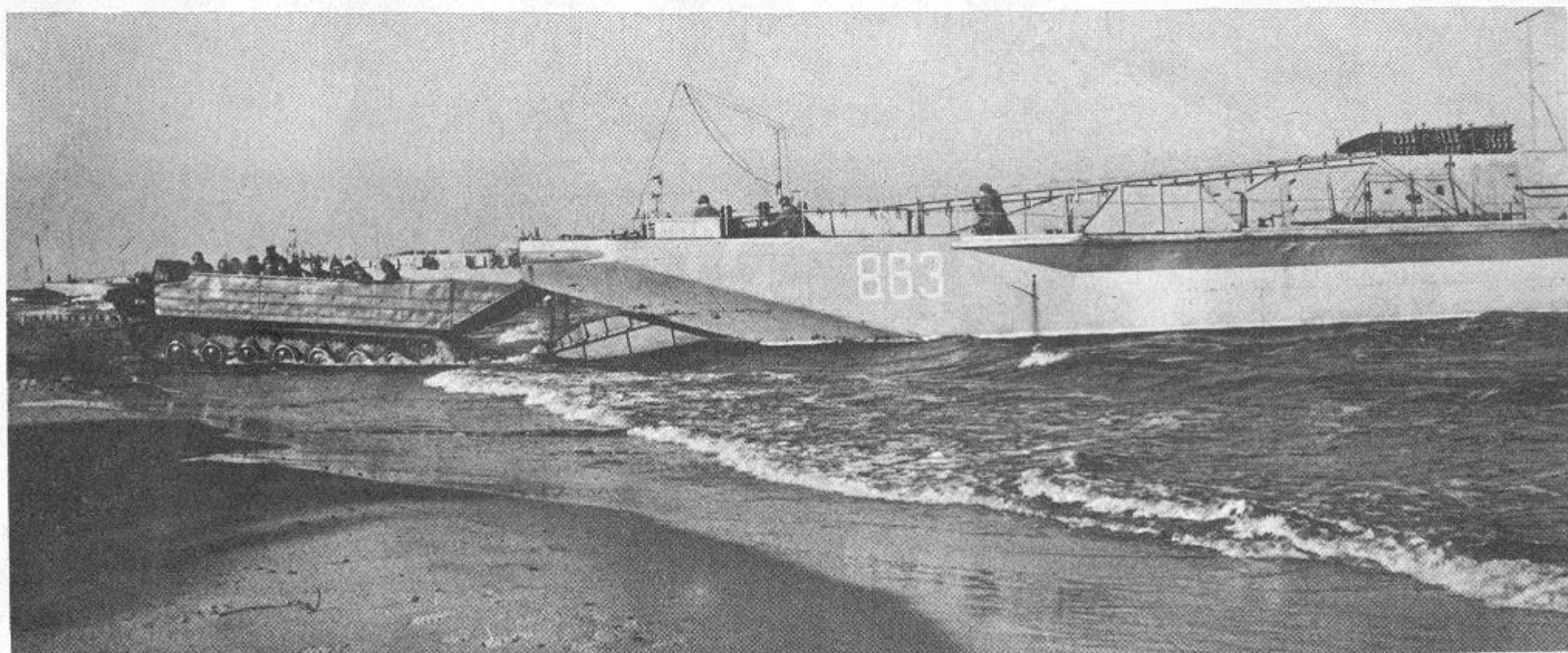
roku – „ODS-52”, „ODS-55” i „ODS-57”. W roku 1960 wycofano ze służby „ODS-50”, „ODS-51”, „ODS-53” i „ODS-59”.

Małe barki desantowe: „BDM-100” (następnie „ODM-100”), „BDM-101” („ODM-101”) i „BDM-102” („ODM-102”) były jednostkami typu „LCM/3/” – czyli landing craft, mechanised, Mk. III – budowanymi w latach 1942-1944. Charakteryzowały się następującymi danymi: wyporność 22/52 tony, wymiary 15,2x4,3x1/1,4 m, brak uzbrojenia. 2 silniki wysokoprężne typu Gray Marine o łącznej mocy 242,5 kW (330 KM), prędkość 16 km/h (8,5 węzła), zasięg 963 km (520 mil); załoga 8 ludzi; ładunek – samochód ciężarowy lub lekkie działo samobieżne SU-76 (11,2 tony), ewentualnie 120 żołnierzy; możliwość uczestniczenia w zadaniach desantowych przy stanie morza do 4°B. Barki desantowe małe pod koniec swej służby nosiły znaki burtowe grupy „800”, np. „882”. Eksploatowane były stosunkowo długo, niemal do czasu wprowadzenia do służby współczesnych okrętów desantowych.

Wszystkie omówione powyżej typy jednostek należały do klasy barek desantowych, choć w drugiej połowie okresu ich służby nazy-

63. Fragment ćwiczeń kontrdesantowych z udziałem okrętów desantowych dużych, po ostatecznej zmianie ich znaków taktycznych na trzycyfrowe. Na pierwszym planie część dziobowa okrętu „863”, z którego wyjeżdża na brzeg transporter gąsienicowy

(fot. J. Fil)



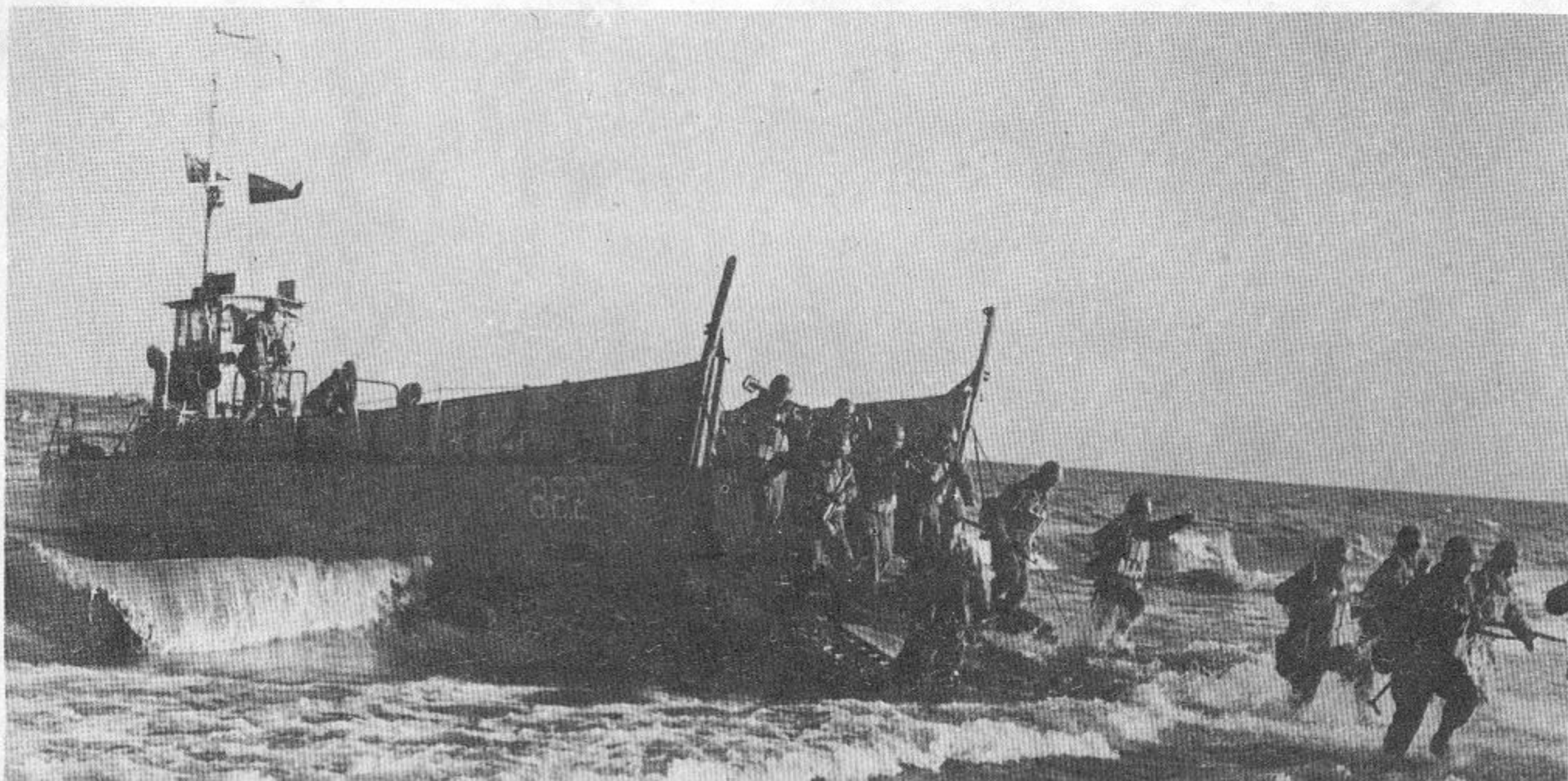


64. „ODS-50” widziany od dziobu, tuż po opuszczeniu go przez lądujących artylerzystów z działem

(fot. J. Fil)

65. Okręt desantowy mały oznaczony numerem „882” podczas ćwiczeń z udziałem żołnierzy piechoty morskiej

(fot. J. Fil)





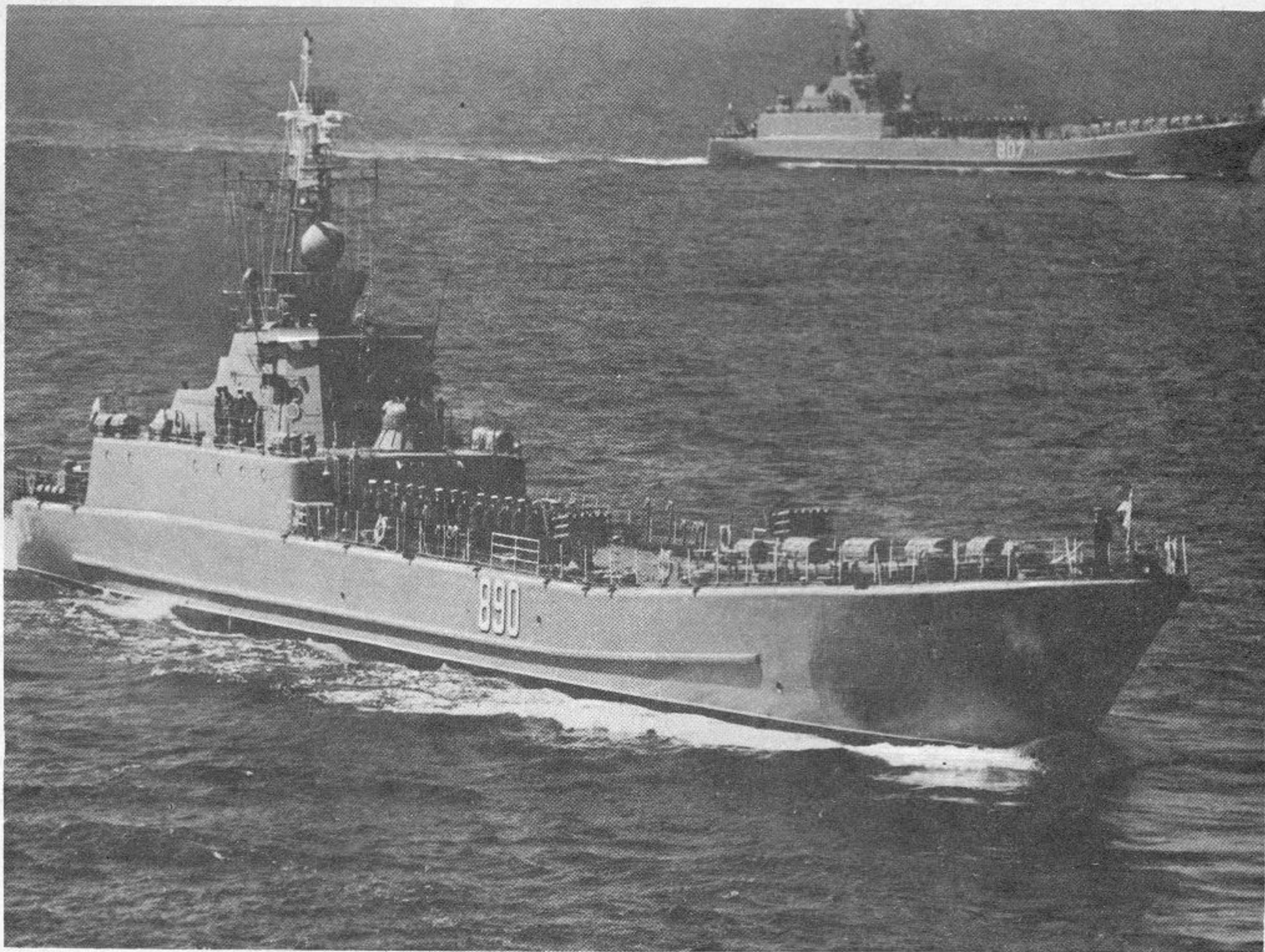
66. Przedstawiciel początkowej serii współczesnych okrętów desantowych średnich
(przed modernizacją masztu)

(fot. S. Pudlik)



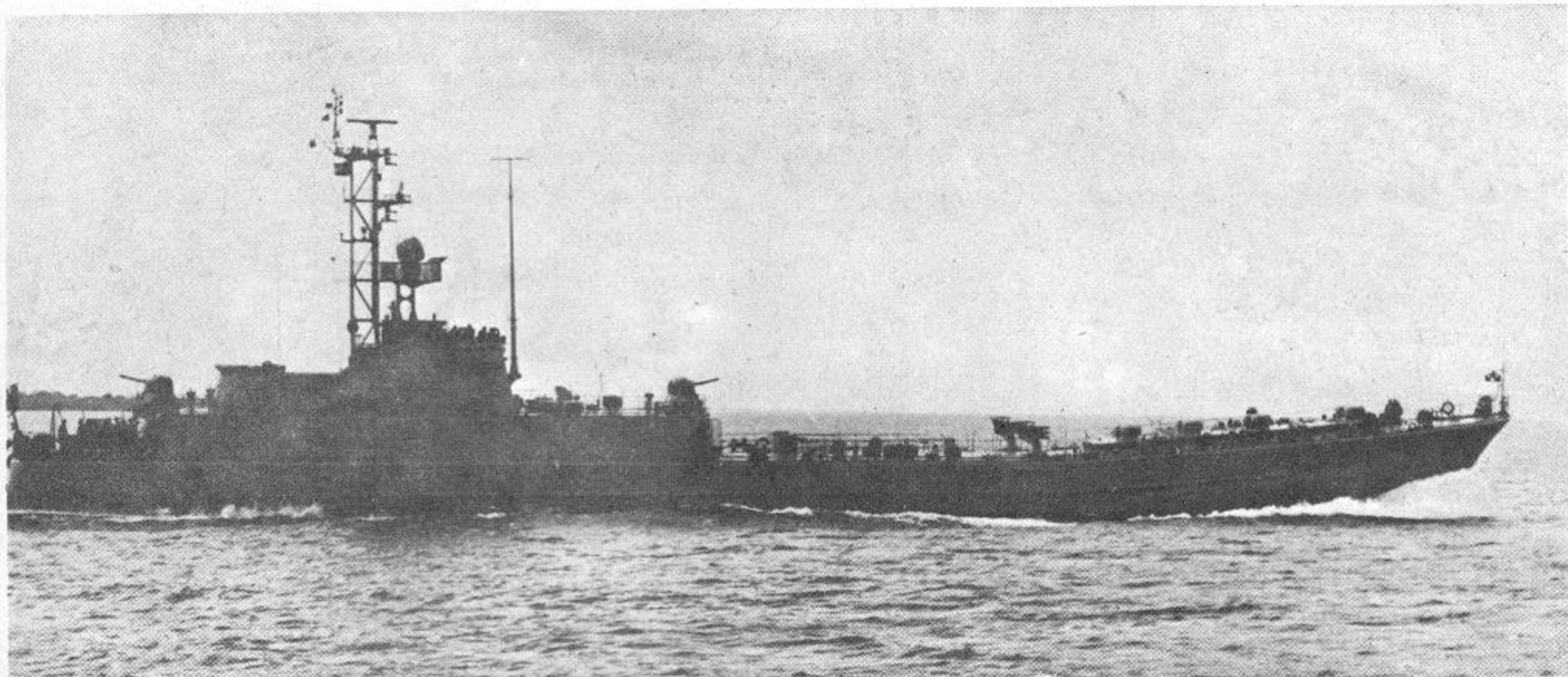
67. Okręt tej samej serii ze zmodernizowanym masztem i z dodatkowym stanowiskiem artyleryjskim za kominem – widziany od rufy

(fot. Z. Chmurzyński)



68. Okręty desantowe średnie, reprezentujące nowszą serię jednostek tej klasy

(fot. S. Pudlik)



69. Inny typ współczesnej jednostki z zespołu okrętów desantowych

(fot. S. Pudlik)

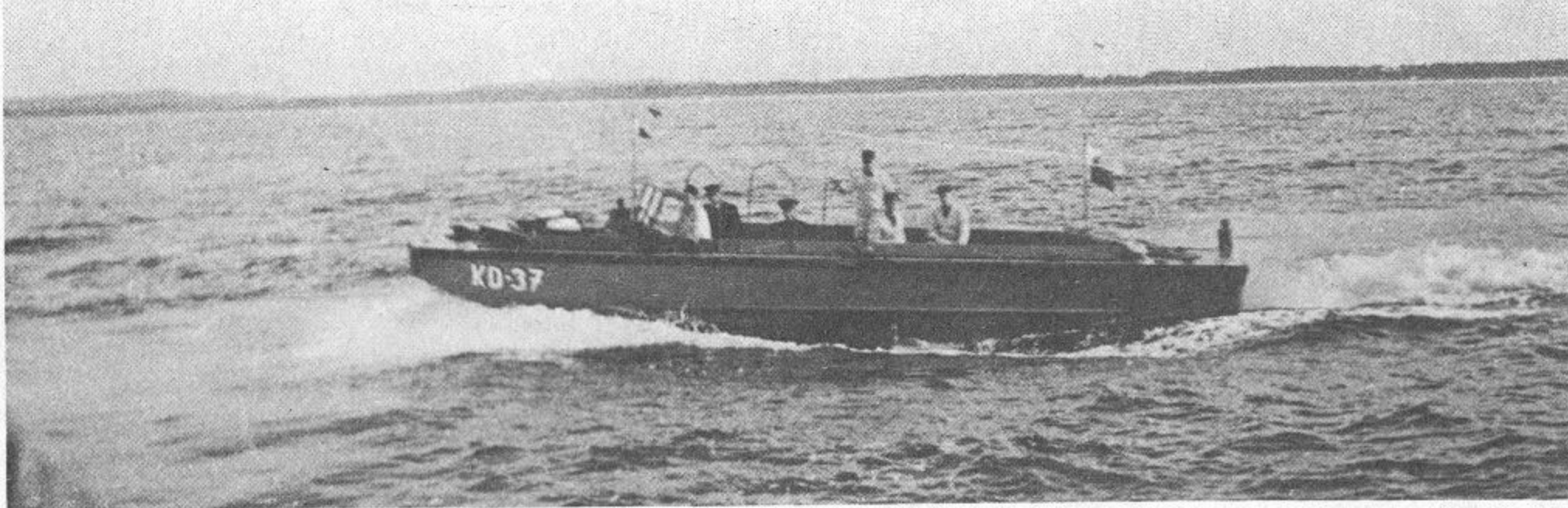
wano je okrętami desantowymi. W pełni odpowiadające tej nazwie jednostki pojawiły się w naszej flocie dopiero w roku 1964. Wraz z okrętami desantowymi późniejszych zmodernizowanych nieco wersji pełnią do chwili obecnej służbę w Marynarce Wojennej PRL. Przeznaczone są do transportowania morzem i wysadzania sił desantu morskiego na brzeg opanowany przez nieprzyjaciela. Załogi okrętów desantowych oraz współdziałające z nimi pododdziały obrony wybrzeża doskonałą się w tym zakresie, wypełniając tzw. ćwiczebne zadania kontrdesantowe. Powodzenie takich przedsięwzięć zapewnia nowoczesne wyposażenie i uzbrojenie (wyrzutnie rakietowe, działka automatyczne) okrętów desantowych, ich duża prędkość oraz inne walory eksploatacyjne. Są to jednostki średniej wielkości, o wyporności około 900 ton, długości 75 m i szerokości 11,9 m. Zbudowane zostały w kraju. Zaliczają się do szczególnie udanych, bardzo interesujących konstrukcji.

Kutry desantowe

Poza okrętami omówionymi w poprzednim rozdziale, w skład sił desantu morskiego wchodzi również kutry desantowe. Pierwsze w naszej flocie jednostki tego rodzaju, 4 niemieckie Pionierlandungsboote wcielone zostały do służby w 1946 roku, po stoczniowym remoncie i przebudowie na kutry trałowe. Z racji przystosowania do tej roli, wzmianka o nich znalazła się w rozdziale poświęconym kutrom trałowym.

Kutrami desantowymi, które jako pierwsze – zgodnie ze swym przeznaczeniem – rozpoczęły służbę w Marynarce Wojennej PRL, były pochodzące z demobilu amerykańskiego jednostki typu „LCP (L)” – czyli: landing craft, personnel, large. Te drewniane kutry, budowane w latach 1940-1942 i wykorzystane w normandzkiej operacji desantowej, przejęte zostały po wojnie przez Polskę w liczbie 20. Po wyremontowaniu ich w roku 1947 w Stoczni Głównego Portu Marynarki Wojennej, 6 spośród tych jednostek trafiło do Marynarki Wojennej. Pozostałym powierzono ochronę morskiej granicy państwa, w charakterze kutrów patrolowych WOP.

Wcielone do Marynarki Wojennej kutry desantowe otrzymały następujące numery burtowe: „KD-19”, „KD-28”, „KD-37”, „KD-46”, „KD-55” i „KD-64”. Wyporność nie załadowanego kutra wynosiła 6,5 tony, a załadowanego – 10,7 tony. Wymiary: 11,2x3,3x0,7/1 m. Uzbrojeniem kutry nie dysponowały. Każdy z nich napędzany był silnikiem typu Gray Marine o mocy 121,3 kW (165 KM), zapewniającym prędkość maksymalną 15 km/h (8 węzłów) i prędkość ekonomiczną 11 km/h (6 węzłów). Zasięg 270 km (145 mil). Zapas paliwa 460 litrów.



70. Kuter desantowy typu „LCP(L)” – „KD-37”
(fot. ze zbiorów autora)

71. Kuter desantowy „866” podczas wysadzania na brzeg grupy szturmowej
(fot. S. Pudlik)



Kuter mógł pomieścić 36 żołnierzy lub 3,7 tony ładunku. Załoga liczyła 4 ludzi (podoficer służby zasadniczej i 3 marynarzy).

Omówione kutry desantowe podporządkowane były początkowo dowództwu jednostki piechoty morskiej, której służyły jako środki desantowo-przepławowe. We wrześniu 1953 roku zostały przebazowane i weszły w skład wspomnianego już w poprzednim rozdziale zespołu środków desantowych.

W roku 1962 wysłużone „elcepelki” zastąpiono kutrami desantowymi, które – po modernizacji – pełnią służbę w Marynarce Wojennej PRL po dzień dzisiejszy. We wstępnej wersji miały ładownie kryte brezentem, a sterówki usytuowane niżej i bliżej rufy niż obecnie. W 1969 roku pomieszczenia grup szturmowych zostały obudowane, co zmieniło nieco sylwetki kutrów. Obudowy o opływowym kształcie mają w przedniej części gniazda ogniowe, umożliwiające ostrzeliwanie atakowanego brzegu z broni maszynowej. Żołnierze desantu wydostają się z ładowni po odemknięciu pokryw w obudowie, otwieranych na obie burty. Podczas wypełniania zadań ćwiczebnych, kutry desantowe

72. Najnowsze jednostki ze współczesnego pokolenia kutrów desantowych

(fot. S. Pudlik)



wykorzystywane są z reguły jako jednostki pierwszej fali desantu (kontrdesantu).

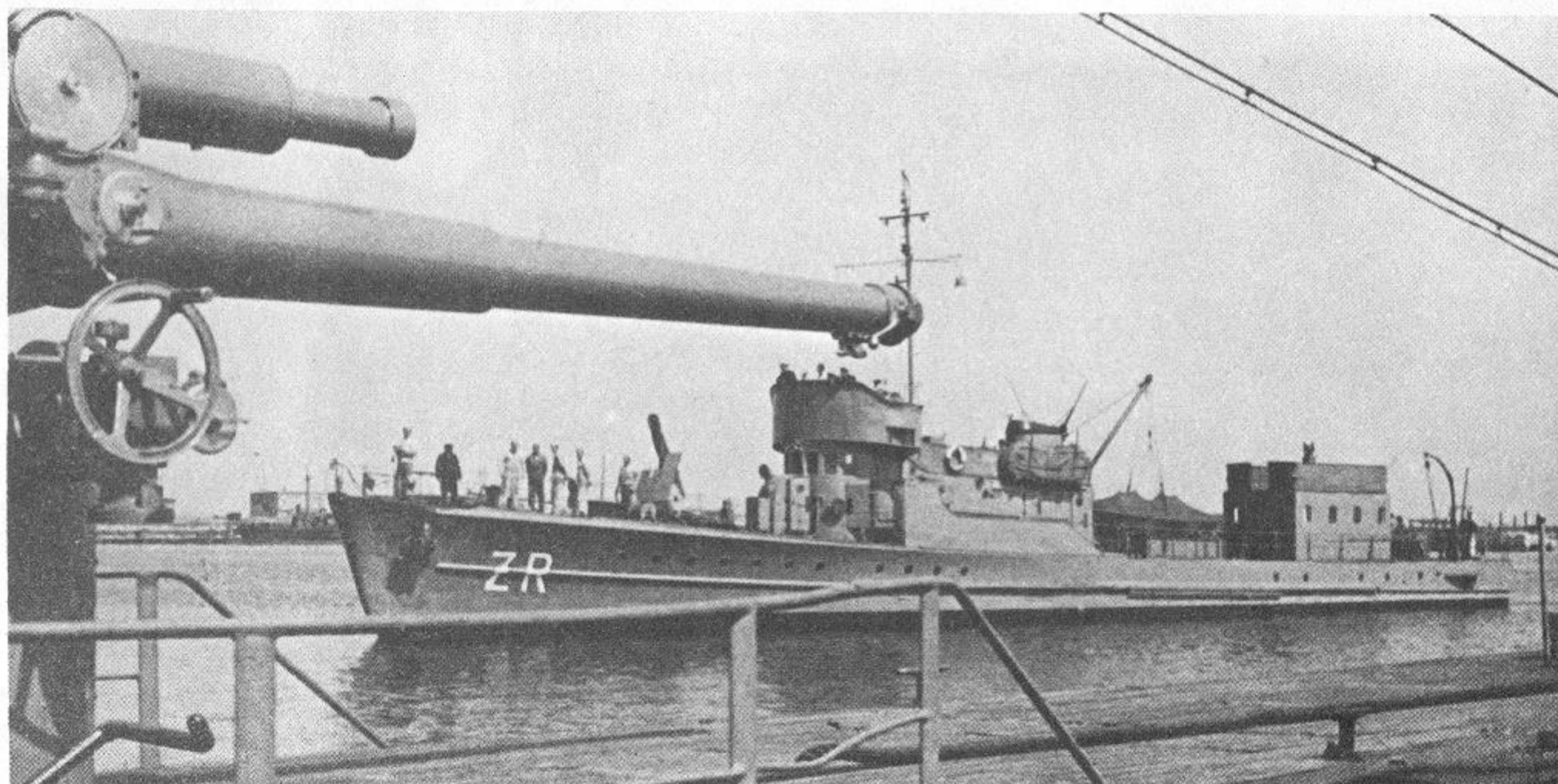
Obecnie podczas ćwiczeń kontrdesantowych można spotkać również nieco większe kutry desantowe. Dysponują one bronią pokładową w wieżyczce typu stosowanego w transporterach opancerzonych. Są to najnowsze jednostki współczesnego pokolenia kutrów desantowych.

Okręty hydrograficzne

Przystępując do kolejnego tematu, jakim są okręty hydrograficzne, należy w pierwszym rzędzie wspomnieć o przedstawicielu jednostek wielokrotnie odnotowanych już na kartach tej książki z racji różnych przeznaczeń, a mianowicie o jednym z „ptaszków” – „Żurawiu”. Był on bowiem pierwszym okrętem, który w Marynarce Wojennej PRL wypełniał zadania hydrograficzne. Przystąpił do nich w grudniu 1946 roku, kiedy to na prośbę Służby Hydrograficznej Marynarki Wojennej oddelegowany został ze składu sił morskich Szczecińskiego Obszaru

73. OH „Żuraw” z nadbudówką typu „domek” na rufie

(fot. K. Komorowski)



Nadmorskiego do skontrolowania stanu oznakowania toru wodnego prowadzącego do Kołobrzegu. W październiku 1947 roku „Żuraw” przeprowadził kontrolę warunków nawigacyjnych w portach Kołobrzeg, Ustka, Świnoujście i Szczecin oraz dokonał pomiarów w Międzyzdrojach dla celów inżynieryjno-saperskich.

Do wykonania tych zadań „Żurawia” odpowiednio przystosowano i wyposażono w niezbędne urządzenia. Otrzymał między innymi charakterystyczną nadbudówkę typu „domek”, mieszczącą kreślarnię i stanowiącą podstawę dla pomostu namiarowego. Przebudowa ta wymagała demontażu stanowisk artyleryjskich na śródokręciu i rufie. Tak więc z 5 działek plot. 20 mm firmy Rheinmetall – zwanych FLAK (Fliegerabwehrkanone), w jakie uzbrojony został „Żuraw” w Kilonii przed powrotem do kraju z Niemiec, pozostały 2 sprzężone armaty na dziobie. Niebawem i to stanowisko zlikwidowano, ponieważ artyleria nie była potrzebna „Żurawowi” w nowej roli. Do jej wypełniania przystąpił ze znakiem burtowym „ŻR” (uprzednio miał znak „ŻW”).

Powodzenie wspomnianych zadań, a także innych prac o podobnym charakterze, jakie zlecano okrętowi sukcesywnie, skłoniło Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej do wystąpienia w lipcu 1948 roku do dowódcy Marynarki Wojennej z wnioskiem o przekształcenie „Żurawia” w jednostkę hydrograficzną. Z uwagi na poważne zadania, stojące w powojennym okresie przed służbą hydrograficzną, wniosek został zaakceptowany. 15 sierpnia 1948 roku „Żurawia” wydzielono z sił morskich SON-u i formalnie przemianowano na okręt hydrograficzny, zmieniając znak burtowy „ŻR” na „HG-11”.

Kontynuując wypełnianie zadań hydrograficznych, „Żuraw” przeprowadził szereg następnych prac pomiarowych dla potrzeb Marynarki Wojennej i gospodarki morskiej. W trakcie dokonywania pomiarów głębokościowych wykryto liczne wraki, które oznakowano pławami dla bezpieczeństwa żeglugi. Poza sondażami i kontrolami stanu oznakowania nawigacyjnego wzdłuż wybrzeża polskiego, przed „Żurawiem” stawiano również zadania związane z likwidowaniem pozostałych po wojnie pól minowych. Podczas trałowania bojowych okręt ten występował w roli „wiechostawa”, sprawując pieczę nad oznakowa-

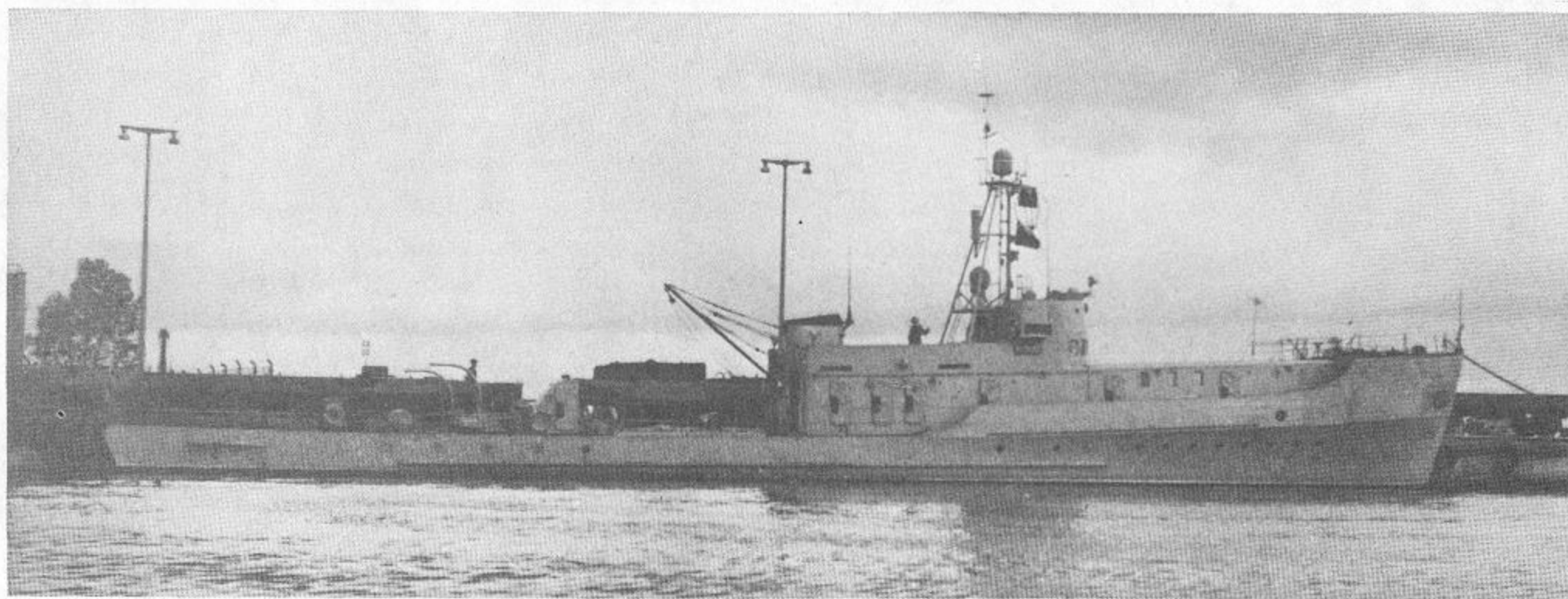
niem rejonów trałowania. Niebezpiecznego oraz wymagającego ogromnej precyzji wytyczania pasów trałowych dokonywał „Żuraw” w większości przypadków we współdziałaniu z motorówką hydrograficzną „Sonda”, która rozpoczęła służbę w Marynarce Wojennej latem 1948 roku. W okresie tym „Żuraw” zanotował ponadto na swym koncie udaną akcję ratowniczą, udzielając pomocy helskim rybakom, którzy na łodzi dotkniętej awarią silnika błędzili przez 2 doby po morzu w gęstej mgle.

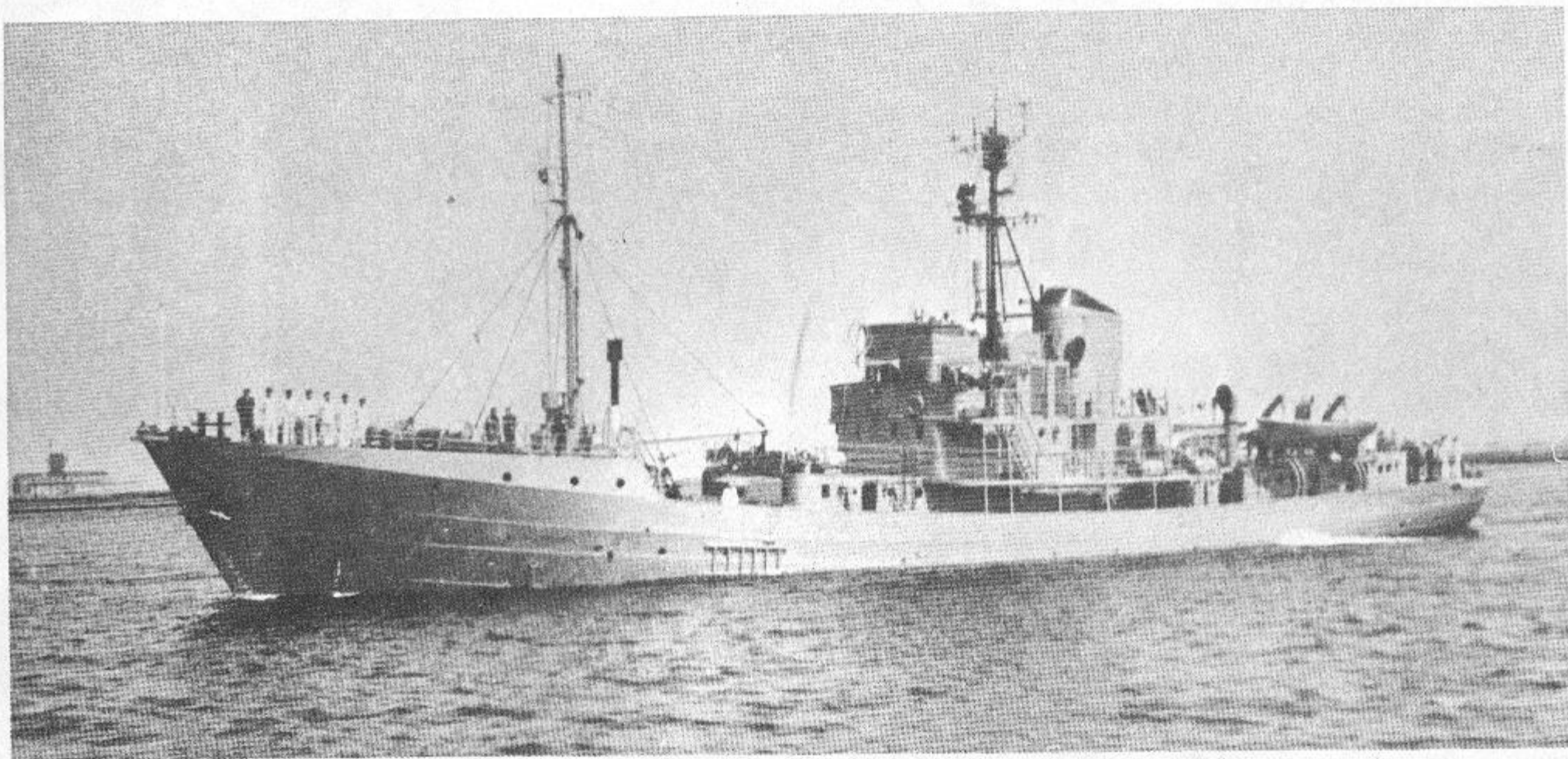
W roku 1951 okręt otrzymał nową nazwę „Kompas”. W latach 1959-1963 został przebudowany w Stoczni Marynarki Wojennej – w tym samym miejscu, w którym zbudowano go tuż przed wojną. Po modernizacji sylwetka okrętu zmieniła się radykalnie, a jego charakterystyka przedstawiała się następująco: wyporność pełna 300 ton, wymiary 45,7x5,5x2,2 m; bez uzbrojenia; 2 silniki o mocy 382,2 kW (520 KM) każdy, prędkość maksymalna 26,5 km/h (14,3 węzła), prędkość ekonomiczna 15,4 km/h (8,3 węzła), zasięg przy prędkości ekonomicznej 7964 km (4300 mil); załoga 38 ludzi.

Kompletnie przebudowany „Kompas” podjął znów zadania nawigacyjno-hydrograficzne, między innymi związane z badaniami prowadzonymi przez Polską Akademię Nauk. Funkcję okrętu hydrograficz-

74. Ten sam okręt, przebudowany w sposób zupełnie zmieniający jego sylwetkę i przemianowany na OH „Kompas”

(fot. S. Pudlik)





75. OH „Bałtyk”

(fot. ze zbiorów J. Micińskiego)

nego pełnił do końca grudnia 1971 roku, kiedy to przekształcony został w barkę koszarową z numerem burtowym „BK-4”, dzieląc losy pozostałych 3 „ptaszków”, równie wysłużonych (dalsze dzieje „BK-4” omówiono razem z losami ich wszystkich w rozdziale o trawcach).

W czasie, kiedy na „Kompasie” podnoszono banderę pomocniczej jednostki pływającej, od dawna pełnił już służbę okręt hydrograficzny z drugiego pokolenia: „Bałtyk” – spadkobierca nazwy naszego przedwojennego krążownika-hulka. Zbudowany został w Stoczni Gdańskiej. 10 czerwca 1953 roku położono tam stępkę pod jednostkę typu „B-63”, którą postanowiono w pełni przystosować do prac pomiarowo-badawczych i hydrograficznych. Po ukończeniu okrętu, nazwanego OH „Bałtyk”, uroczyście podniesiono na nim 7 listopada 1954 roku białoczerwoną banderę. W grudniu tegoż roku „Bałtyk” wyszedł w swój pierwszy rejs z zadaniem wykonania panoramicznych zdjęć polskiego wybrzeża, wykorzystanych następnie do opracowania locji. Między 17

a 30 kwietnia 1955 roku okręt przebywał na Morzu Północnym z 40 oficerami Marynarki Wojennej, odbywającymi praktykę na pokładzie. W pierwszych miesiącach 1956 roku przeszedł częściową modernizację w Stoczni Gdańskiej, po czym – na przełomie kwietnia i maja – udał się na Morze Północne i Morze Norweskie. W tym samym roku stawiał oznakowania nawigacyjne na Bałtyku, a we wrześniu – gościł w Tallinie. W drodze powrotnej uczestniczył w akcji ratowniczej, ściągając jednostkę typu „BGT-6” z mielizny na wysokości Jastarni. W 1957 roku złożył wizytę w Rostocku i Sassnitz (pierwszy raz bandera MW PRL w NRD!).

W związku z przystąpieniem Polski do prac w ramach Międzynarodowego Roku Geofizycznego, OH „Bałtyk” rozpoczął serię rejsów według programu badań akwenów Arktyki, ustalonego we współdziałaniu z PIHM i Stacją Morską PAN. 26 czerwca 1957 roku zainaugurował tę działalność z zaokrętowanymi uczestnikami polskiej wyprawy na Spitsbergen. W latach 1957-1959 odbył w sumie 6 rejsów arktycznych, przewożąc 76 członków ekspedycji naukowej oraz 200 ton sprzętu technicznego i zaopatrzenia, przebywając 24 tysiące mil morskich.

W 1961 roku okręt poddano kolejnej modernizacji. Między innymi zrezygnowano z opalania kotła wysokokalorycznym węglem, przechodząc na mazut. Lata 1962-1963 były okresem pracy dla PAN, PIHM i Przedsiębiorstwa Poszukiwań Geofizycznych. Upłynęły także pod znakiem zadań sondażowych i korygowania znaków nawigacyjnych na Morzu Bałtyckim.

Współpraca z PAN trwała również w latach 1964-1969. W czerwcu 1968 roku OH „Bałtyk” przewiózł z Gdyni do Reykjavíku grupę polskich glaciologów, zajmujących się badaniami naukowymi lodów islandzkich. Następnie okręt wypełniał zadania bojowe i szkoleniowe. Do ostatniego z nich przystąpił 30 października 1982 roku, wyruszając w 33-dniowy rejs, uwieńczony celującą oceną. Po 28 latach pracowitej służby, w toku której przebył ponad 100 tysięcy mil morskich, został wycofany 6 grudnia 1982 roku z Marynarki Wojennej i przeznaczony na złom. Z żalem żegnano zasłużony okręt, długo sprawny dzięki polskim stoczniovcóm i marynarzom, wysoko oceniany przez przeło-

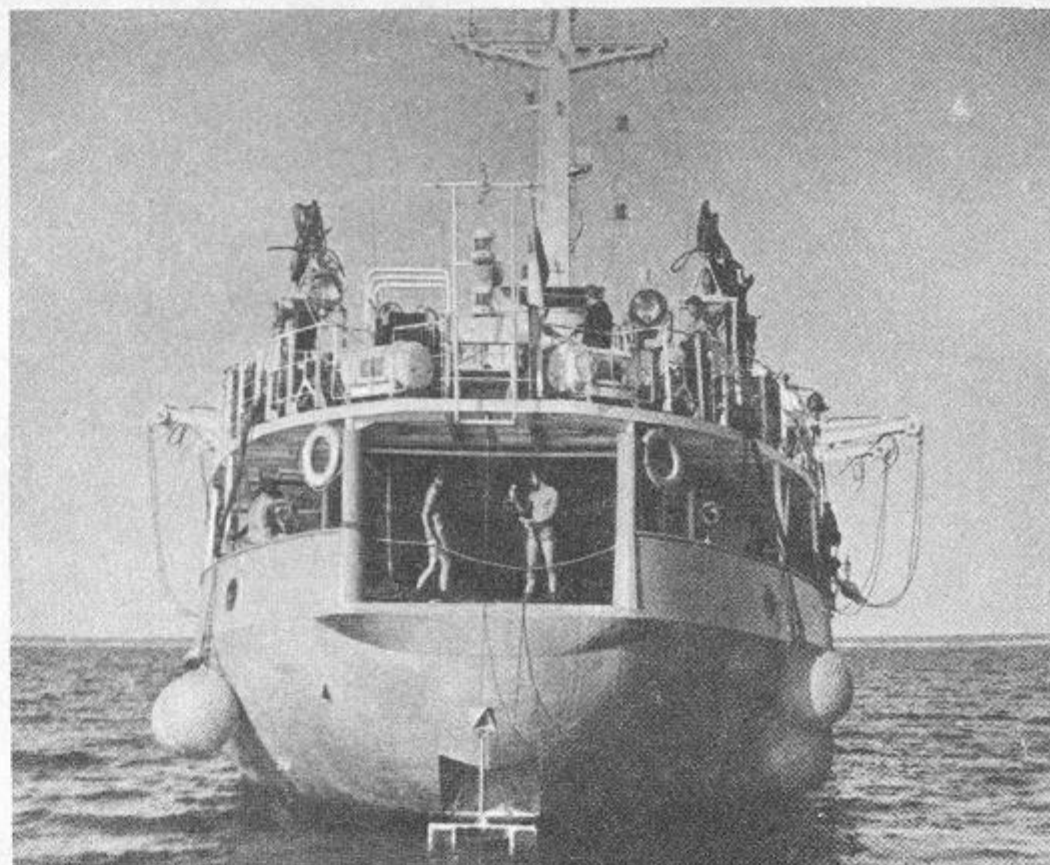


76. Okręt hydrograficzny „Kopernik”

(fot. S. Pudlik)

zonych (1976 rok – przodujący okręt Marynarki Wojennej w swojej grupie, 1978 rok – zdobywca drugiego miejsca w konkursie na najlepszy okręt Marynarki Wojennej, 1982 rok – Okręt Służby Socjalistycznej), dobrze służący naszym naukowcom.

Spore zasługi dla nauki polskiej ma też nowszy okręt hydrograficzny „Kopernik” – reprezentant trzeciego, współczesnego pokolenia jednostek tej klasy. Okręt ten zbudowany został w polskiej stoczni według planów sporządzonych przez krajowe biuro konstrukcyjne, wyspecjalizowane w projektowaniu tego rodzaju okrętów. Podniesienie bandery Marynarki Wojennej PRL na „Koperniku” nastąpiło 20 lutego 1971 roku. Po wcieleniu do służby okręt ten w pełni potwierdził



swe wysokie walory eksploatacyjne oraz przydatność do przeprowadzania badań oceanograficznych. 15 lipca 1971 roku wyszedł w rejs na Morze Czarne, by zawinąć do Sewastopola, Konstancy, Warny. Między 4 a 20 listopada tegoż roku przebywał na Morzu Północnym, w kanale La Manche i Zatoce Biskajskiej. W połowie czerwca 1973 roku odwiedził Split. Od 2 do 26 sierpnia 1974 roku przebywał w rejsie na wody afrykańskie, w trakcie którego odwiedził marokański port Casablanca. W lipcu i sierpniu 1976 roku brał udział w realizacji badań geofizycznych, prowadzonych przez polskich naukowców w rejonie Spitsbergenu Zachodniego i Morza Grenlandzkiego. 1 grudnia 1979 roku wyruszył na wyprawę antarktyczną, którą zorganizował Instytut Geofizyki Polskiej Akademii Nauk. Celem kilkumiesięcznej ekspedycji było zbadanie skorupy ziemskiej pod dnem morskim w rejonie pomiędzy Półwyspem Antarktycznym i Szetlandami Południowymi. „Kopernik” był przodującym okrętem Marynarki Wojennej w swej klasie kolejno w latach 1972, 1973 i 1974.

77. Rufa „Kopernika” przed przebudową...

(fot. Z. Kosycarz)

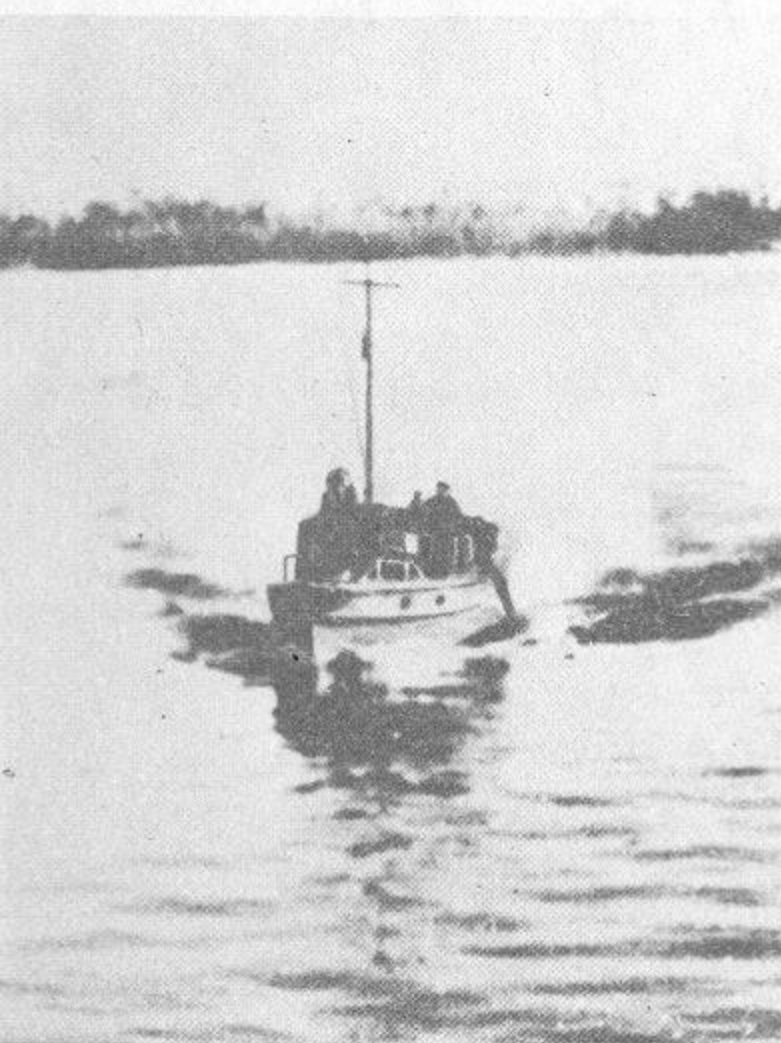
78. ... i po przystosowaniu jej do celów sondażowych w związku z podjęciem badań geofizycznych

(fot. K. Hencel)

Kutry i motorówki hydrograficzne

79. Motorówka hydrograficzna „Sonda”

(fot. Z. Śledziński)



Po okrętach hydrograficznych kolej na omówienie mniejszych jednostek o tym przeznaczeniu. Pierwsza z wykorzystywanych przez Służbę Hydrograficzną Marynarki Wojennej motorówek nosiła nazwę „Sonda”. Pochodziła prawdopodobnie z wraka „Gneisenau” zatopionego przez Niemców 28 marca 1945 roku u wejścia do gdyńskiego portu, celem zablokowania go. Po wyzwoleniu Wybrzeża z pancernika zdjęto 2 takie motorówki, które pełniły przez pewien czas cywilną służbę portową. Przypuszczalnie jedną z nich, oznaczoną numerem „Gd-5” przejęła w 1947 roku Marynarka Wojenna. W skład floty wcielono tę motorówkę latem następnego roku, po uprzednim przystosowaniu jej do wypełniania zadań hydrograficznych; między innymi w dachu nadbudówki wykonano dwa odsuwane luki, a na prawym nadburciu zainstalowano uchwyt do mocowania oscylatora sondy.

Była to jednostka o kadłubie dębowym. Miała około 15 ton wyporności, a jej orientacyjne (wobec niezachowania się dokumentacji) wymiary kształtowały się następująco: 11x3x1,3 m. Motorówka dysponowała akustyczną sondą samopiszącą (na mokrym papierze) z wibratorem wystawnym, typu Hughes – MS 21F (było to jeszcze przed wprowadzeniem sond Kelvin-Hughes). Napęd zapewniał początkowo silnik produkcji niemieckiej (typu nie udało się ustalić), a od roku 1953 – Albin Motor o mocy 66,1 kW (90 KM), pozwalający na osiągnięcie prędkości 17 km/h (9 węzłów). W skład załogi wchodziło dwóch ludzi – dowódca (a jednocześnie sternik i sygnalista) oraz motorzysta. Na czas wykonywania pomiarów okrętowano ponadto dwóch albo trzech hydrografów.

„Sonda” – nierzadko we współdziałaniu z „Żurawiem” – wypełniała szereg zadań hydrograficznych na wodach Zatoki Pomorskiej oraz na innych akwenach przybrzeżnych. Częstym rejonem działania motorówki była rzeka Dziwna. Tam właśnie, w trakcie dokonywania sondaży w 1956 roku, złamało się pióro śruby, która uderzyła o kamień. Po wspomnianej awarii odstawiono „Sondę” do remontu, jednakże ze względu na zły stan kadłuba jednostki Służba Hydrograficzna Marynarki Wojennej zrezygnowała z dalszej jej eksploatacji. Nastąpiło to w 1957 roku. Przez trzy następne lata wykorzystywano ją do celów szkoleniowych w gdyńskim oddziale LPŻ.

Po skreśleniu „Sondy” z listy jednostek pomocniczych Marynarki Wojennej, w ramach współpracy z GUM-em wypożyczono stamtąd na jeden sezon (1957) bezpokładową łódź motorową typu „Syrena”. Ponieważ dobrze wywiązała się z powierzonych jej zadań, w następnym roku Marynarka Wojenna złożyła w produkującej tego rodzaju jednostki Szczecińskiej Stoczni Jachtowej zamówienie na budowę 2 takich łodzi sondażowych, przewidzianych do wykorzystania w strefie



80. Model łodzi sondażowej „Ł-1”

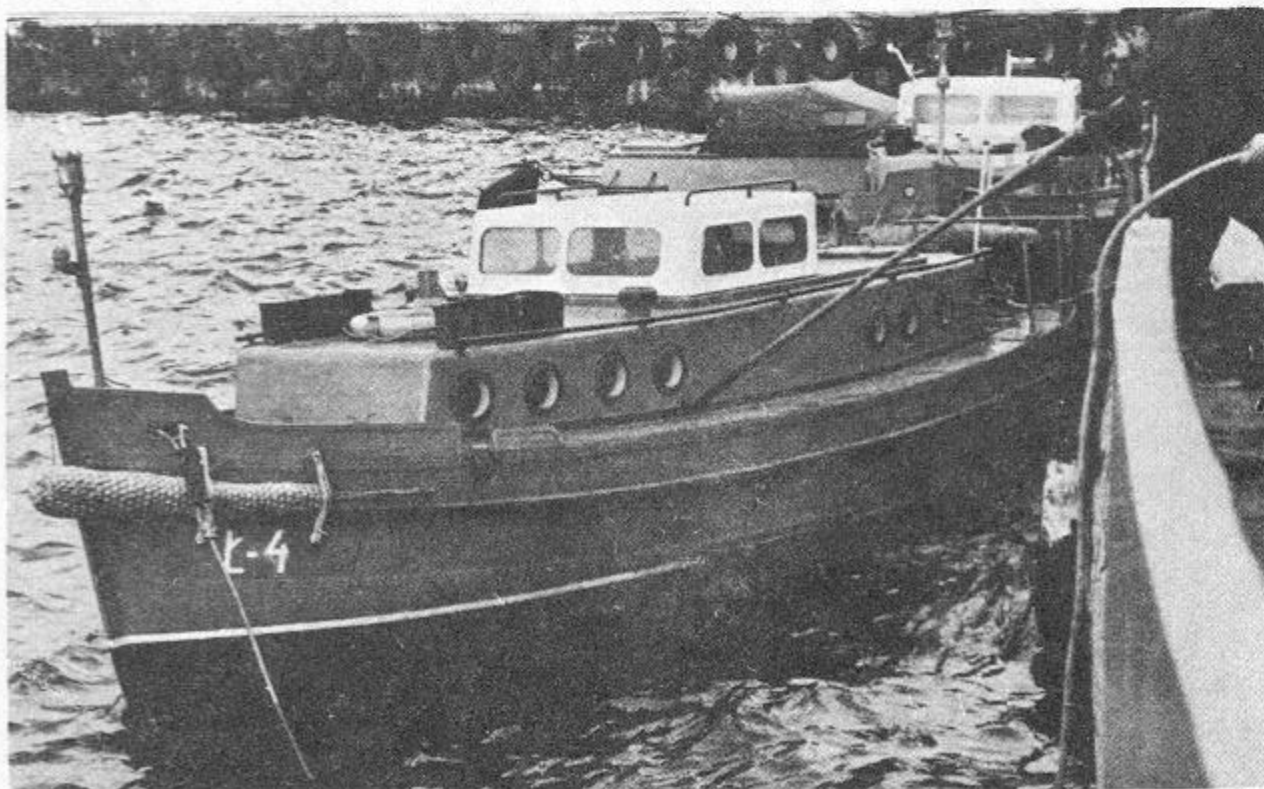
(fot. M. Soroka)

przybrzeżnej. W styczniu w 1959 roku wcielono te motorówki do Marynarki Wojennej, gdzie otrzymały oznaczenia „Ł-1” i „Ł-2”. Początkowo wyglądały identycznie jak owa wypożyczona łódź sondażowa. W trzy lata później wyposażono je w kabiny, przez co zmieniły nieco sylwetkę. Te drewniane jednostki miały 2,4 tony wyporności i wymiary: 6,9x1,9x0,8 m. Każda z nich wyposażona była w przenośną sondę typu Atlas Werke. Silnik wysokoprężny o mocy 13,2 kW (18 KM) zapewniał prędkość 11,2 km/h (6 węzłów). Od roku 1966 zainstalowany był silnik Puck-20 o mocy 14,7 kW (20 KM). Załogę stałą tworzyło 2 ludzi. Wymienione jednostki nie służą już w Marynarce Wojennej.

W roku 1964 Służba Hydrograficzna Marynarki Wojennej otrzymała łodzie sondażowe (pierwsza z nich – „Ł-3”) zbudowane w stoczni w Ustce, reprezentujące ten sam typ co motorówki z okrętu hydrograficznego „Kopernik”. Są one wykonane z hydronalium. Każda ma 4,5 tony wyporności, wymiary: 8,8x2,6x0,7m i dysponuje silnikiem 4-CZ o mocy 17,6 kW (24 KM). Poprzednio wykorzystywano silnik Penta o mocy 23,5 kW (32 KM). Prędkość 12 km/h (6,5 węzła). Załoga 3 ludzi.

81. Łódź sondażowa „Ł-4”

(fot. M. Soroka)





Kutry hydrograficzne Marynarki Wojennej – to jednostki zbudowane w Stoczni Marynarki Wojennej im. Dąbrowszczaków według projektu, na podstawie którego produkowany jest również tabor pływający dla potrzeb cywilnej służby hydrograficznej. Jako pierwsze wcielone zostały do służby „K-15” i „K-16”. Bandery pomocniczych jednostek pływających podniesiono na nich 1 maja 1962 roku. Kuter

82. Kuter hydrograficzny „K-17”

(fot. S. Pudlik)

charakteryzuje się następującymi danymi: wyporność 41 ton, wymiary 18x4,5x1,5 m, silnik Wola-150 o mocy 110 kW (150 KM), prędkość maksymalna 18 km/h (9,6 węzła), prędkość ekonomiczna 15,6 km/h (8,4 węzła) załoga 8 ludzi.

Na koniec przeglądu małych jednostek hydrograficznych wspomnieć trzeba o motorówce „M-15”, typu „SMK-75” (wykorzystywanego przez milicję rzeczną i WOPR). Motorówka ta pełni w marynarce służbę od stycznia 1970 roku, kiedy to przejęto ją od służby topograficznej Wojska Polskiego. „M-15” odgrywa pomocniczą rolę w zespole jednostek hydrograficznych.

Okręty szkolne

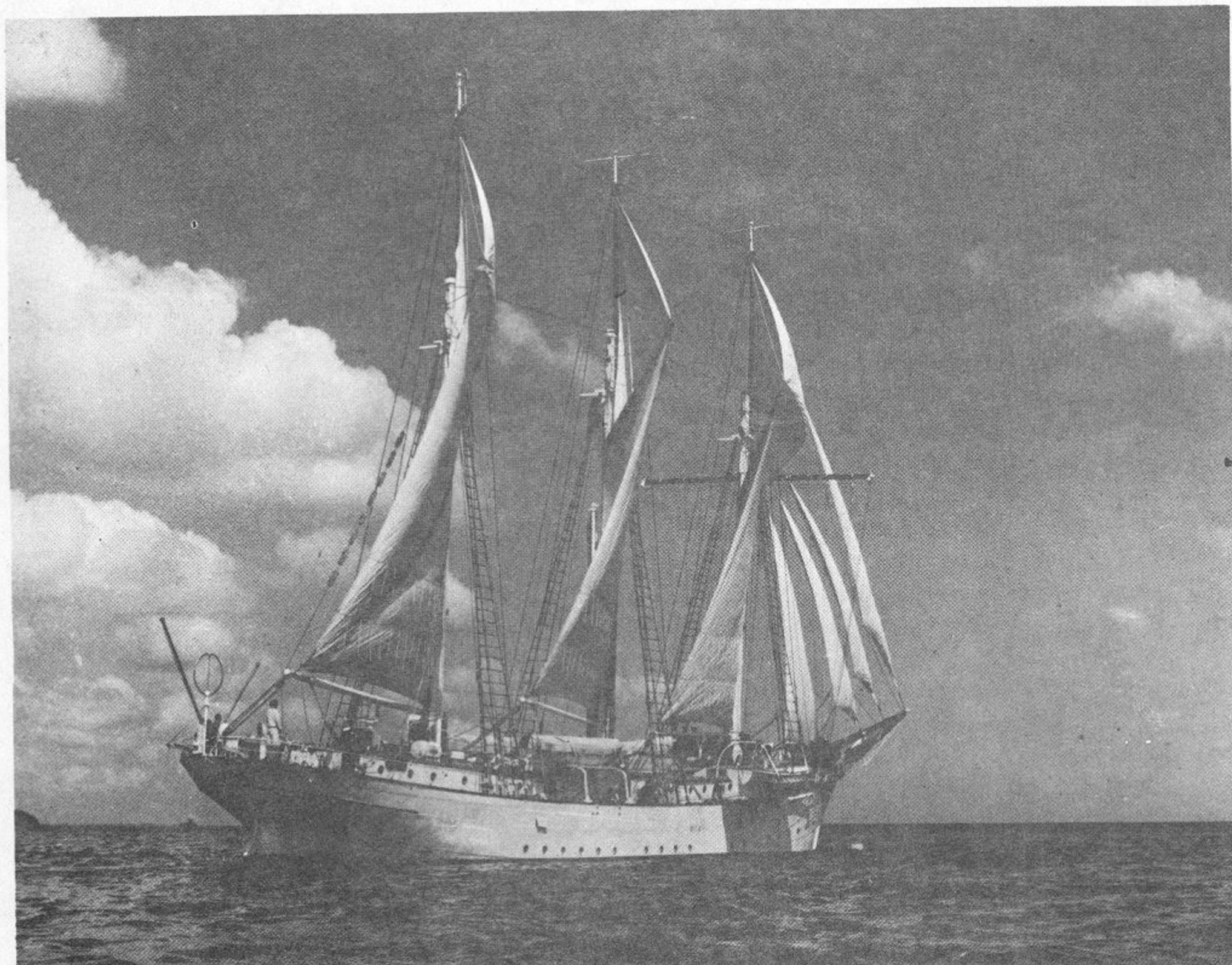
Pierwszym okrętem szkolnym, wcielonym w skład ludowej Marynarki Wojennej była „Iskra” – trzymasztowy szkuner, który spełniał tę samą rolę w przedwojennej polskiej flocie. Zanim podniósł białą-czerwoną banderę i posłużył do praktycznego szkolenia podchorążych, wykorzystywała go do przewozu ładunków masowych na Morzu Północnym najpierw holenderska firma Zeevaat Maatschappij. (Była ona zleceńdawką budowy żaglowca w stoczni G. M. Müller w Foxholl, gdzie wodowano statek 19 czerwca 1917 roku, nadawszy mu nazwę „Vlissingen”). Od 1921 roku – pod kolejną nazwą „St. Blanc” – szkuner eksploatowany był przez angielską spółkę A. Kennedy Ltd. w Glasgow. Pod koniec 1926 roku od armatora tego nabyło szkuner Kierownictwo Marynarki Wojennej. 1 stycznia 1927 roku podniesiono na nim banderę Polskiej Marynarki Handlowej (!) i udano się w rejs do Gdyni, gdzie nowo zakupiona jednostka zacumowała po 11 dobach sztormowania. Żaglowiec otrzymał wówczas nazwę „Iskra”, którą nosił do końca swojej długoletniej służby.

Zachowała się również jego sylwetka nie ulegając prawie żadnym zmianom od czasów przebudowy jednostki na okręt szkolny, dokonanej tuż po przybyciu do kraju przez stocznnię w Gdańsku. Po przebudowie okręt charakteryzowały następujące dane: wyporność 538,2 tony, wymiary 50,7x7,9x3,5 m, ożaglowanie gaflowe – powierzchnia żagli podstawowych 693,3 m², powierzchnia żagli sztormowych 174 m², silnik pomocniczy o mocy 191,1 kW (260 KM), załoga etatowa 29 ludzi, możliwość dodatkowego zaokrętowania 40 osób (kierownictwo praktyki i podchorążowie).

W inauguracyjny rejs ze słuchaczami Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej na pokładzie wyszła „Iskra” 5 czerwca 1928 roku, udając się do portów północnego Bałtyku. Najdłuższy w dziejach żaglowca rejs – będący zarazem pierwszą wizytą oficjalną polskiego okrętu wojennego na kontynencie amerykańskim – odbył się w 1930 roku. Podróż do USA i droga powrotna, w trakcie której załoga „Iskry” stoczyła zwycięską walkę z huraganem (siła wiatru do 12°B), trwała 169

83. Okręt szkolny „Iskra”

(fot. S. Pudlik)



dni. Trasa liczyła około 13 tysięcy mil morskich. Ostatni przedwojenny rejs „Iskry” przerwany został 2 września 1939 roku. Okręt zawinął do Casablanki, gdzie załoga żaglowca wstąpiła się akcją ratowniczą na francuskim krążowniku minowym „Pluton”, na którym eksplodowały miny. Następnie szkuner przeprowadzono do Port Lyautey (obecnie: El-Qenitra). Po kapitulacji Francji okręt zawinął do Gibraltaru. W listopadzie 1940 roku przekazano „Iskrę” Royal Navy, gdzie pod nazwą „Pigmy” pełniła służbę pomocniczą, jako baza mieszkalna dla załóg kutrów torpedowych, ścigaczy i okrętów podwodnych. Rolę tę spełniała do końca wojny.

W roku 1947 członkowie Polskiej Misji Morskiej dokonali oględzin okrętu, ustalając konieczność przeprowadzenia kapitalnego remontu. Pierwsza jego część odbyła się w Gibraltarze. Następnie przeholowano szkuner do Portsmouth, gdzie zakończono prace remontowe. 23 czerwca 1948 roku nad okrętem załopotąła znów polska bandera wojenna, a 1 lipca zakończył on tułaczkę, kotwicząc na gdyńskiej redzie. Niebawem zaczęli się na nim praktycznie szkolić podchorążowie Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej, a później Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte. Rokrocznie odbywała „Iskra” rejsy wzdłuż polskiego wybrzeża, a w niektórych latach udawała się również z wizytami do zagranicznych portów, między innymi w 1949 roku odwiedziła Leningrad, w 1959 zawinęła do Murmańska, w 1961 gościła w Gibraltarze i Casablance (w drodze do ostatniego z wymienionych portów dostała się w strefę działania tornado), w 1970 przybyła do Algieru i Oranu, a po czterech latach – do Kopenhagi, skąd wystartowała do regat w ramach „Operacji Żagiel 74”. „Iskra” ma chlubną kartę w dziejach Marynarki Wojennej, będąc symbolem najlepszych tradycji morskich przekazywanych sobie przez kolejne marynarskie pokolenia. Wieloletnia i wielce pożyteczna służba białego szkunera w naszej flocie dobiegła końca 1 kwietnia 1976 roku.

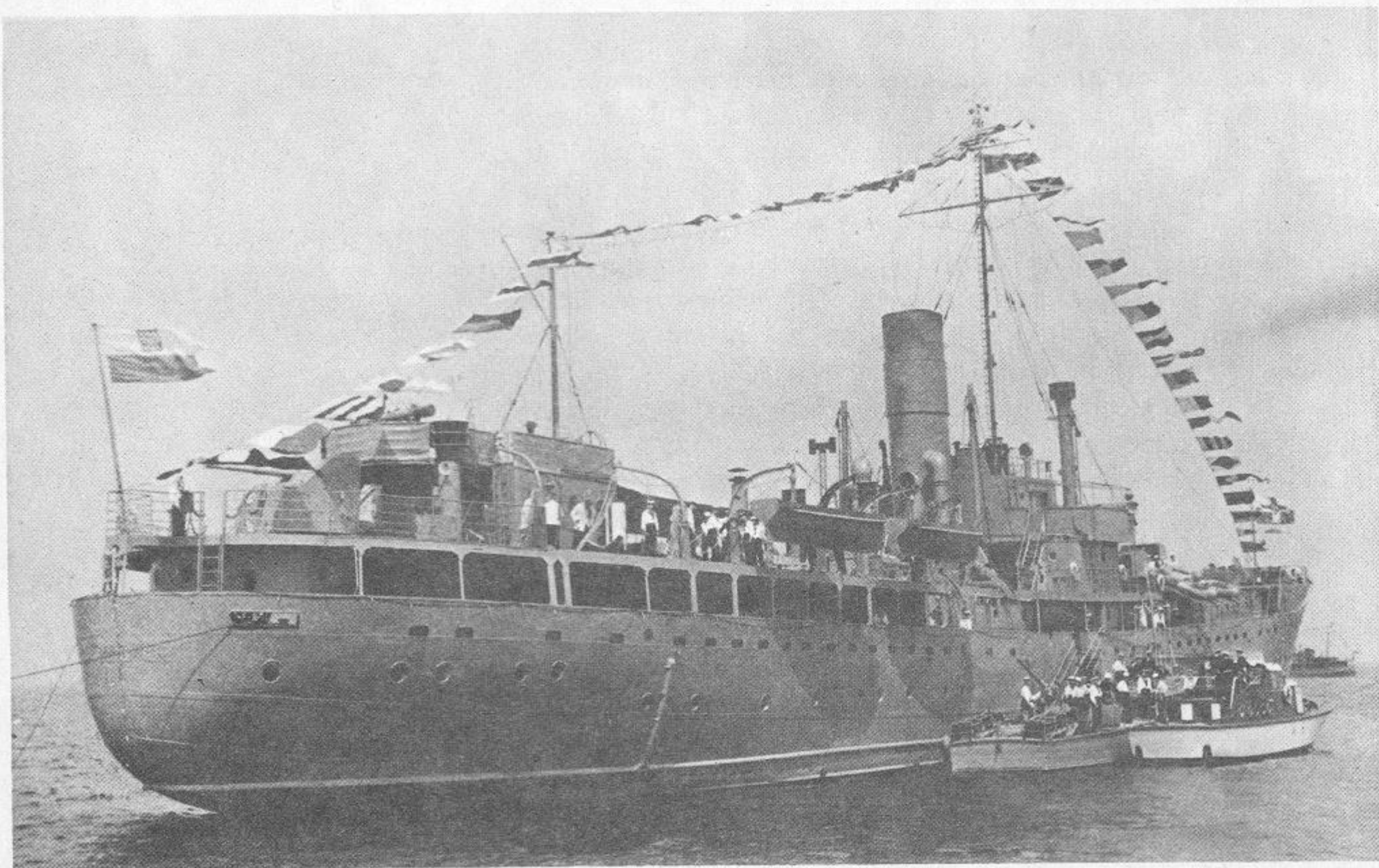
Drugą jednostką szkolną był „Gryf”. Parowiec ten miał wyporność 4220 ton, wymiary 91,8x13,5x4,9m, uzbrojenie składające się z 2 dział 85 mm (2xI), 4 działek plot. 37 mm (2xII), maszynę główną typu Lentz o mocy 882 kW (1200 KM), prędkość maksymalną 20,8 km/h (11,2

węzła), zasięg 10 557 km (5700 mil) przy prędkości ekonomicznej 18,5 km/h (10 węzłów).

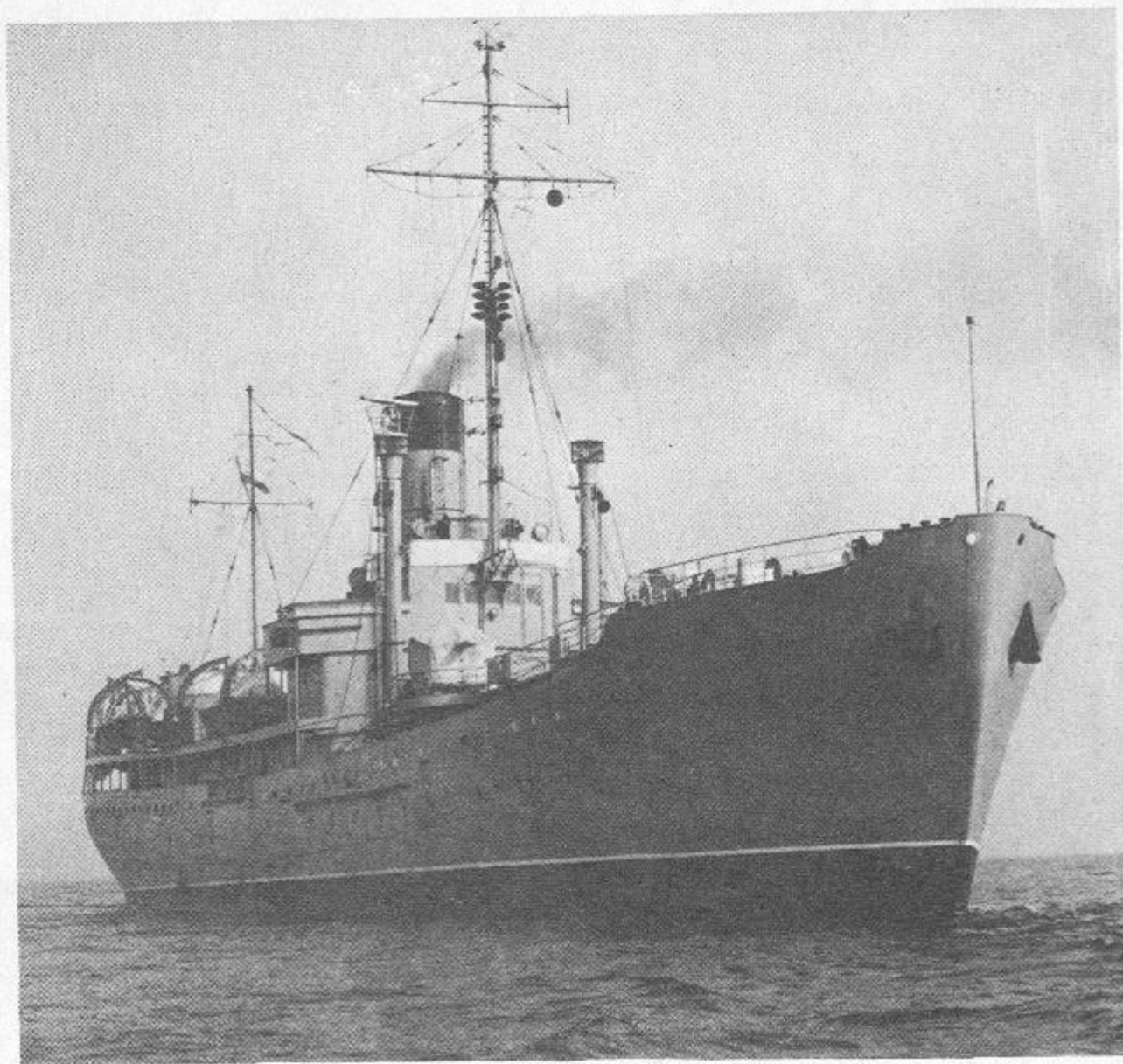
Okręt nosił kolejno kilka bander i nazw. Jako transportowiec wojenny „Irene Oldendorff” typu „Hansa A” zbudowany został w 1945 roku w kopenhaskiej stoczni Burmeister and Wain, zmuszonej do realizowania hitlerowskich zamówień. Wyzwolenie Danii sprawiło, że statek nie zdążył rozpocząć służby w Handelsmarine. Wcielono go natomiast 10 października 1945 roku do brytyjskiej floty handlowej, zmieniając nazwę na „Empire Contess”. W wyniku rewizji pierwszego podziału floty niemieckiej jednostka trafiła pod banderę radziecką i otrzymała nazwę „Omsk”. 13 maja 1947 roku w ramach reparacji

84. Okręt szkolny „Zetempowiec”

(fot. W. Zawadzki)



wojennych statek przekazany został z kolei Polsce, po czym jako „Opole” służył w Polskiej Marynarce Handlowej do 19 października 1950 roku, tj. do czasu przejęcia przez Marynarkę Wojenną. Po przebudowie statku na okręt szkolny w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni i kolejnej zmianie nazwy na „Zetempowiec” podniesiono na nim 10 lipca 1951 roku banderę wojenną. Z dniem 10 kwietnia 1957 roku okręt otrzymał nazwę „Gryf”. Ma on wiele zasług w praktycznym szkoleniu podchorążych OSMW i WSMW. Odbił szereg dalekich rejsów szkoleniowych, między innymi do portów: Leningrad, Ryga, Bałtisk, Rostock, Göteborg, Narwik, Murmańsk, Archangielsk, Reykjavik, Portsmouth, Marsylia, Palermo, Split, Durres, Warna, Constanca,



85. Ta sama jednostka, już jako „Gryf”

(fot. S. Pudlik)

86. Kuter szkolny „Podchorąży”

(fot. S. Pudlik)



Sewastopol, Port Said, Aleksandria. Niektóre z tych portów odwiedził kilkakrotnie. Funkcję okrętu szkolnego spełniał do 24 września 1976 roku, kiedy to przekształcony został w hulk (barkę koszarową) z numerem burtowym „BK-5”.

„Iskrę” i „Gryfa” zastąpiły w służbie nowe okręty szkolne. Zanim to jednak nastąpiło, zespół jednostek pływających WSMW zasilila seria kutrów szkolnych, którą zapoczątkował ORP „Podchorąży”. Zwodowany został 6 kwietnia 1974 roku, a banderę Marynarki Wojennej PRL podniesiono na nim 30 listopada tego roku. Po tej jednostce prototypowej weszły do służby ORP „Kadet” (19 lipca 1975 roku) i ORP „Elew” (5 marca 1976 roku). Są to zaprojektowane i zbudowane w kraju jednostki o następujących danych: wyporność standardowa 146,7 tony, wymiary 28,8x6,8x1,8 m, 2 silniki wysokoprężne Wola o mocy 110,2 kW (150 KM) każdy, prędkość 18,5 km/h (10 węzłów), zasięg około 2040 km (1100 mil), załoga etatowa 11 osób oraz 26 praktykantów. Kutry te przeznaczone są do praktycznego szkolenia podchorążych w zakresie nawigacji i manewrowania na Morzu Bałtyckim i w cieśninach duńskich. Każda z tych jednopokładowych jednostek wyposażona jest w nowoczesne urządzenia nawigacyjne (log elektroniczny, automatyczny radionamiernik cyfrowy itp.) oraz dysponuje – mimo niewielkich wymiarów – dosyć obszernymi pomieszczeniami szkoleniowymi i mieszkalnymi dla podchorążych.

Dużo większe są dwa nowe okręty szkolne, zbudowane w stoczni krajowej według planów opracowanych przez polskich specjalistów – przy uwzględnieniu szeregu wniosków, jakie zrodziły się w toku eksploatacji poprzednika. Okręty otrzymały historyczne nazwy „Wodnik” i „Gryf”. Ten ostatni stał się więc bezpośrednim kontynuatorem tradycji zasłużonego imiennika, a pośrednio – mieniacego się tak samo bohaterskiego stawiacza min, który uczestniczył w obronie wybrzeża w 1939 roku.

ORP „Wodnik” zwodowany został 29 listopada 1975 roku, a banderę podniesiono na nim 27 maja 1976 roku. ORP „Gryf” zszedł z pochylni 13 marca 1976 roku, do służby zaś wszedł 26 września tegoż roku. Każdy z tych bliźniaczych okrętów ma wyporność 1800 ton, wymiary 72x12x4,2 m, uzbrojenie – 8 działek plot. (4xII), w tym 4



(2xII) automatyczne, prędkość około 30 km/h (16 węzłów). Poza załogą stałą możliwość zaokrętowania 100 osób (kadra dydaktyczna i podchorążowie).

Są to nowoczesne jednostki, wyposażone bogato w sprzęt nawigacyjny (m.in. żyrokompas z szeregiem repetytorów, 3 echosondy, logi: ciśnieniowy i elektroniczny, automatyczny nakreślacz drogi, 2 automatyczne radionamierniki cyfrowe, 2 radary nawigacyjne, aparat fototelegraficzny, pozwalający przetworzyć sygnały stacji hydrometeorologicznych w mapę pogody). Okręty przeznaczone są do praktycznego szkolenia podchorążych w zakresie nawigacji, locji, astronomii, meteorologii, artylerii morskiej i organizacji służby dozorowej.

Duży zasięg i doskonałe właściwości morskie pozwalają okrętom na odbywanie dalekich rejsów. Jednym z takich było, np. przejście „Wodnika” przez Atlantyk w drodze do Hawany, stanowiące w dziejach polskiego szkolnictwa wojennomorskiego drugi taki „przeskok”, po wspomnianym już rejsie „Iskry” w 1930 roku.

87. ORP „Wodnik”

(fot. S. Pudlik)

Współczesne okręty szkolne odwiedziły w trakcie rejsów szkoleniowych szereg portów zagranicznych. ORP „Wodnik”: Leningrad (1976, 1979), Hawana (1976), Cherbourg (1976), Bałtijsk (1977), Archangielsk, Murmańsk, Rostock (1978), Rouen, Tallin (1979), Lizbona, Warna, Odessa (1980). ORP „Gryf”: Murmańsk (1977), Rostock (1977, 1979, 1980), Šplit (1979), Sewastopol (1979), Ryga (1980).

Okręty ratownicze

Ważną datą w dziejach służby ratowniczej Marynarki Wojennej, której tabor pływający stanowi temat tego rozdziału, jest 14 grudnia 1946 roku. Od tego bowiem czasu – równolegle z rozpoczęciem nadawania przez radiostację przy Dowództwie Marynarki Wojennej codziennych komunikatów meteorologicznych oraz dyktowanych potrzebami chwili komunikatów ostrzegawczych – okręty naszej floty zaczęły pełnić u polskich wybrzeży dyżury ratownicze. Ich celem było nie tylko zaspokojenie własnych potrzeb w tym zakresie, ale również sprawowanie pieczy nad bezpieczeństwem żeglugi cywilnej, ponieważ kapitanaty portów nie dysponowały w pierwszym powojennym okresie jednostkami ratownictwa morskiego.

Wyznaczone do udziału w akcjach ratowniczych okręty Marynarki Wojennej z powodzeniem wywiązywały się ze swojej roli. Między innymi w 1947 roku na zlecenie Szczecińskiej Ekspozytury Wydziału Holowniczo-Ratowniczego Żeglugi Polskiej uczestniczyły w poszukiwaniu i wydobywaniu pogłębiarki „Rak”, która zatonęła w pobliżu wybrzeża koszalińskiego. Do uwieńczonych sukcesem przedsięwzięć ratowniczych zalicza się również udzielenie pomocy helskim rybakom przez załogę ORP „Żuraw”; wyratowanie 26 lipca 1949 roku przez załogę holownika „Mistrz” części załogi i pasażerów statku żeglugi przybrzeżnej „Anna”, który na Zatoce Gdańskiej zderzył się z tureckim statkiem „Odenis”; wyłowienie z wód Zatoki Gdańskiej 18 stycznia 1963 roku przez „DS-361” 9 rozbitków ze szwedzkiego statku „Vestenhavn”...

Ostatnią z wymienionych akcji, która odbyła się w okresie, kiedy we flocie pełniły już służbę jednostki ratownictwa cywilnego, przeprowa-

dził okręt bojowy na doraźne polecenie – z uwagi na to, iż znajdował się akurat w pobliżu miejsca zatonięcia szwedzkiego statku.

Pierwsze powojenne akcje ratownicze były udziałem okrętów o innym przeznaczeniu przede wszystkim dlatego, że brakowało wówczas wyspecjalizowanych jednostek ratownictwa morskiego. W okresie tym służba awaryjno-ratownicza Marynarki Wojennej miała jedynie jednostki adaptowane do celów szkoleniowych oraz do wykonywania podwodnych prac wydobywczych.

Pierwszą tego rodzaju jednostką był podniesiony z dna i wyremontowany we wrześniu 1945 roku w Stoczni Głównego Portu Marynarki Wojennej w Gdyni holownik „Hel”, o wyporności 60 ton. Już na początku 1946 roku zaczęli się na nim szkolić nurkowie. W roku 1947 do tej samej roli przystosowano wydobytą z dna niemiecką barkę desantową, która otrzymała nazwę „Nurek-1”. Mechanizmy siłowniane barki, które udało się uruchomić, miały moc około 88 kW (120 KM). Pozostałe jednostki służące do praktycznego szkolenia nurków – kolejno wcielane do służby kropy nurkowe: najpierw „KN-1” i „KN-2”, następnie „KN-3” i „KN-4” – nie miały napędu. Na morskie poligony, na których odbywano ćwiczenia nurkowe, holowane były przez motorówki (3 takie łodzie motorowe przekazało Marynarce Wojennej dla potrzeb służby awaryjno-ratowniczej Ministerstwo Żeglugi).

W roku 1950 z jeziora Miedwie, gdzie podczas wojny znajdowała się niemiecka torpedownia, wydobyto szereg jednostek pomocniczych, z których dwie znalazły później zastosowanie jako kutry nurkowe. Po podniesieniu ich z dna, jednostki te przeholowane zostały drogami śródlądowymi do Gdyni. Tam wyremontowano je, przystosowano do nowych zadań i przekazano służbie ratowniczej, gdzie otrzymały nazwy: „Nurek-2” (następnie „H-10”) i „Nurek-3” (następnie „H-11”). Pierwszy z nich pełnił służbę do 1964 roku, drugi eksploatowany był do połowy lat siedemdziesiątych. Ostatnio już nie spełniał roli kutra nurkowego; wypełniał funkcje transportowe w porcie, zwracając uwagę jedyną w swym rodzaju sylwetką. Ostatni przedstawiciel pierwszego pokolenia kutrów nurkowych miał wyporność 32 tony, wymiary 16,1x4,4x0,9 m, silnik Wola o mocy 110 kW (150 KM). Upřednio



88. Kuter nurkowy „Nurek-3”, już jako „H-11”, od strony dziobu

(fot. L. Zieliński)

dysponował silnikiem Gray Marine. Rozwijał prędkość 13 km/h (7 węzłów). W okresie wypełniania zadań kutra nurkowego jego załoga liczyła 9 ludzi.

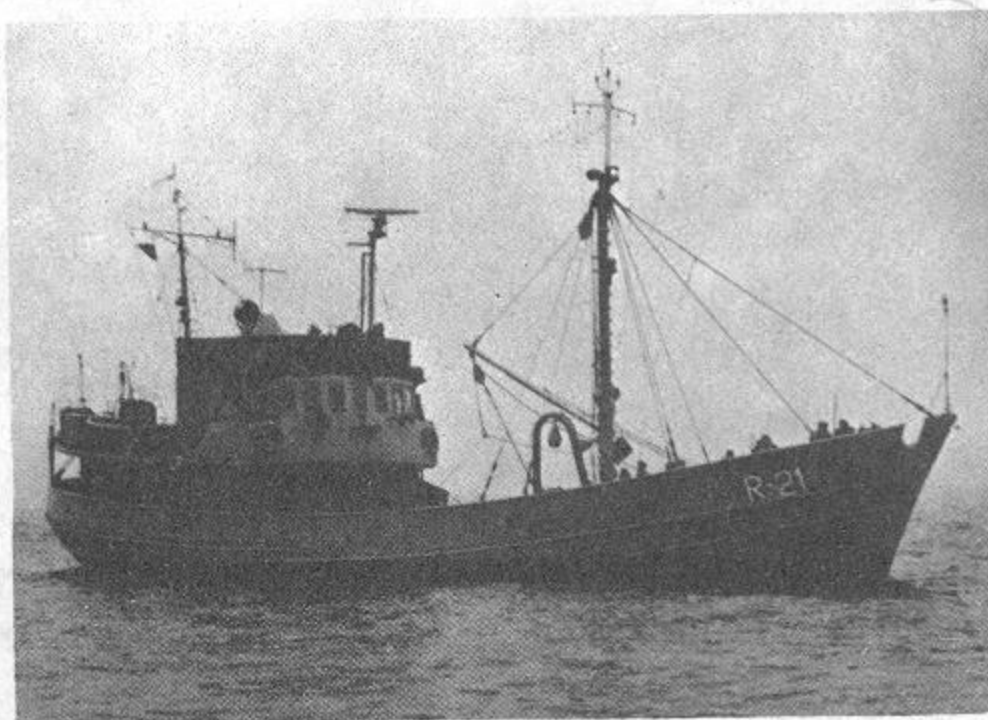
Listę jednostek przystosowanych do wykonywania zadań ratowniczych zamyka barka desantowa „BDS-56”, wydzielona na początku lat pięćdziesiątych i przekształcona w bazę nurków (bazę ratowniczą) „BR-1”. Wszystkie następne jednostki o tym przeznaczeniu zbudowane zostały specjalnie do celów ratownictwa morskiego.

W połowie lat pięćdziesiątych służba ratownicza Marynarki Wojennej otrzymała serię skonstruowanych w kraju okrętów ratowniczych: „R-21”, „R-22”... Początkowo zamiast litery „R” przed numerami burtowymi, jednostki te nosiły oznaczenia „AR” (awaryjno-ratowniczy). Charakterystyka okrętu tego typu jest następująca: wyporność standardowa 300 ton, wyporność pełna 311 ton, wymiary 32,6x6,7x3,4 m, silnik o mocy 220 kW (300 KM) prędkość 18 km/h (9,7 węzła).

W następnym dziesięcioleciu zaczęto sukcesywnie wcielać do służby kutry nurkowe – również krajowej produkcji. Oznaczano je poprze-

89. Okręt ratowniczy „R-21”

(fot. S. Pudlik)



90. Kuter nurkowy „R-35”

(fot. S. Pudlik)



91. Holownik ratowniczy „H-19”

(fot. S. Pudlik)



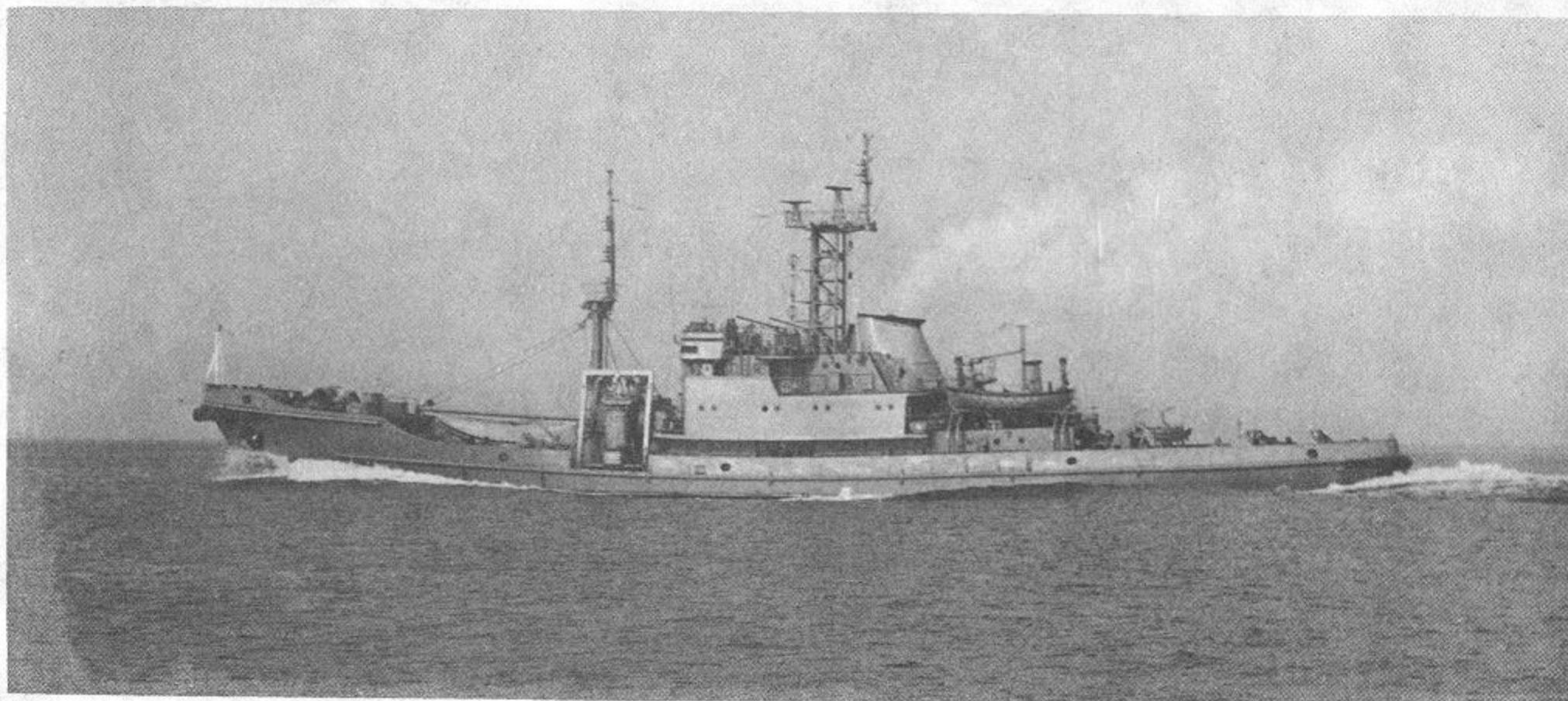
dzonymi literą „R” numerami burtowymi, rozpoczynającymi się cyfrą „3” – np. „R-35”. Dane techniczne kutra tego typu: wyporność standardowa 58,5 tony, wyporność pełna 64,2 tony, wymiary 16,8x5,5x2,4 m, silnik o mocy 220 kW (300 KM), prędkość 20,5 km/h (11 węzłów).

Ponadto służba ratownicza Marynarki Wojennej dysponuje holownikami ze wzmocnieniem przeciwlodowym, których przedstawicielem jest holownik ratowniczy „H-19” o wymiarach 31,8x8,7x3,5 m, mocy silnika 1100 kW (1500 KM), prędkości 22,3 km/h (12 węzłów). W służbie znajduje się też barka techniczno-transportowa „B-8” o wymiarach 44x7,7x2 m, pozbawiona napędu, wykorzystywana w charakterze bazy jednostek ratowniczych (do niedawna do celów zabezpieczenia zadań ratowniczych służyły 2 takie barki). Należy także wspomnieć o pomocniczym kutrze nurkowym „K-10”, reprezentującym ten sam typ co kutry trałowe trzeciego pokolenia, które omówione były w rozdziale poświęconym jednostkom tego rodzaju.

Najnowszymi nabytkami służby ratowniczej Marynarki Wojennej są

92. ORP „Piaś” z lewej burty (widoczny dzwon ratowniczy)

(fot. S. Pudlik)



93. ORP „Lech” widziany z lotu ptaka, w czasie prób sprzętu gaśniczego

(fot. I. Sobieszczuk)

bliźniacze okręty „Piaś” („281”) i „Lech” („282”) – pierwszy wcielony do służby 26 stycznia 1974 roku, drugi 30 listopada 1974 roku. Zaprojektowane i zbudowane w kraju, spełniają wszelkie wymogi stawiane współczesnym pełnomorskim jednostkom ratowniczym. Należą do nowoczesnych przedstawicieli swej klasy. Ich dane: wyporność standardowa 1561,3 tony, wyporność pełna 1732,3 tony, wymiary



72,6x12x4 m, wyposażenie ratownicze: sprzęt do holowania i ściągnięcia z mielizn, sprzęt przeciwpożarowy, sprzęt do prac podwodnych, 2 silniki po 1396,5 kW (1900 KM), prędkość 30,6 km/h (16,5 węzła), zasięg 5556 km (3000 mil). Zadania ratownicze mogą wypełniać w każdych warunkach hydrometeorologicznych.

Rozmiar postępu w dziedzinie taboru pływającego służby ratowniczej uwidacznia konfrontacja ostatniego zdania powyższej charakterystyki z zaczerpniętym z kroniki ratowniczej Marynarki Wojennej opisem możliwości działania jednostek ratowniczych w roku 1952: „Były to małe jednostki przystosowane do pracy w basenach portowych i na zatoce, do stanu morza 3 i to na małych głębokościach. Nie nadawały się do wydobywania wraków i udzielania pomocy tonącemu okrętowi”.

Do stanu morza 3... Tymczasem „Piaś” zdołał już udowodnić, że radzi sobie ze sztormową atlantycką falą, holując z labradorskich łowisk do Gdańska uszkodzoną jednostkę rybacką. W czasie tego rejsu siła wiatru dochodziła do 9° B... Warto dodać, że okręty tego typu sprawdziły się także w warunkach surowej zimy, udzielając w styczniu 1979 roku skutecznej pomocy ratowniczej statkom, które traciły stateczność wskutek gwałtownego oblodzenia.

Okręty patrolowe

W pierwszej części przeglądu patrolowców służby granicznej zaprezentowane zostaną okręty, w następnym rozdziale zaś – kutry i motorówki pływające pod biało-czerwoną banderą z zielonym otokiem. W odniesieniu do współczesnych jednostek patrolowych dokonanie takiego podziału nie nastręcza żadnych kłopotów. Pewną trudność sprawia natomiast usystematyzowanie taboru pływającego, eksploatowanego w

94. Dozorowiec pogranicza „DP-51” w zimowej scenerii

(fot. L. Zielaskowski)





95. „DP-52” po przebrojeniu

(fot. ze zbiorów autora)

pierwszych powojennych latach przez morską służbę graniczną. Plany jej rozwoju zawierały wprowadzić następującą klasyfikację: dozorowiec – około 300 ton wyporności i prędkość 44,5-48,2 km/h (24-26 węzłów), ścigacz – około 50 ton wyporności i prędkość 46,3-55,5 km/h (25-30 węzłów), motorówka morska – długość około 12 m i prędkość około 40 km/h (22 węzły), ale zanim plany te zrealizowano – do ochrony granicy morskiej służyła zbieranina najprzeróżniejszych jednostek, od łodzi wiosłowych po holowniki.

Wśród taboru pływającego morskiej służby granicznej, poczesne miejsce zajmowały kutry rybackie. Początkowo wychodziły one na łowiska z wopistami na pokładach, następnie wynajmowano je doraźnie bądź dzierżawiono. Liczne kutry rybackie przejęte zostały przez morską służbę graniczną. Trzy z nich otrzymały oznaczenia „DP” (dozorowiec pogranicza), inne nazwano „KP” (kuter pogranicza).

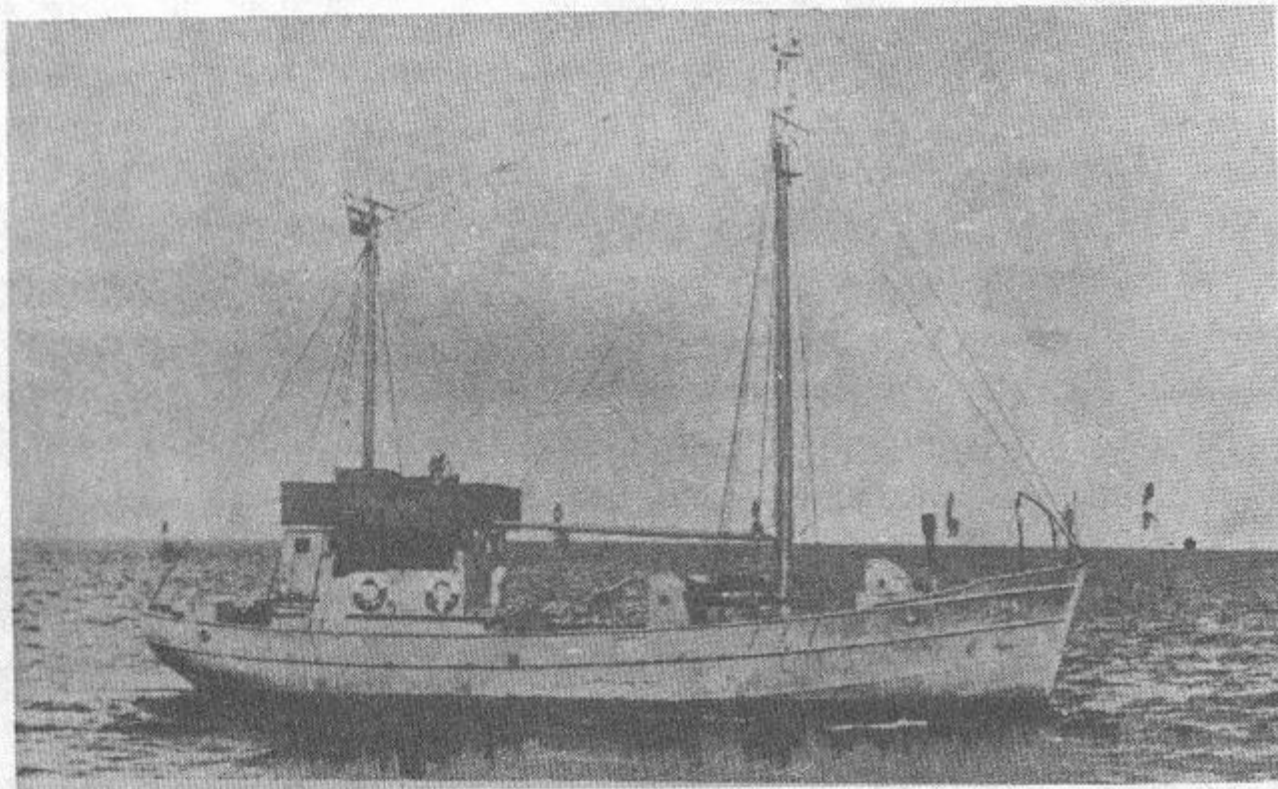
Do pierwszych dozorców pogranicza należały bliźniacze jednostki opatrzone znakami burtowymi „DP-51” i „DP-52”. Były to holowniki oceaniczne produkcji amerykańskiej, zbudowane w 1943 roku. Przyszły „DP-51” powstał jako „Peder Ambjornsen” w stoczni Consolidated Shipbuilding Corporation, Nowy Jork. Pierwsza nazwa

przyszłego „DP-52” brzmiała: „Roberto M. Gonzales”. Jednostkę tę zwodowano w innej nowojorskiej stoczni: American Shipbuilding Co. Początkowo oba holowniki eksploatowała US Army, wykorzystując je do holowania łodzi desantowych. Wziąwszy udział w działaniach inwazyjnych, pozostały w Europie. Po zakończeniu wojny przekazane zostały za pośrednictwem UNRRA – Polsce. W roku 1946 rozpoczęły służbę w GUM-ie, następnie w Zarządzie Portu Gdańsk-Gdynia. Pierwsza z wymienionych jednostek nosiła wówczas nazwę „Delfin”, druga – „Rekin”. W 1949 roku zaczęły pełnić morską służbę graniczną. „DP-51”, przemianowany później na „Wał Pomorski”, pozostaje w tej służbie po dzień dzisiejszy; jako „Z-1” spełnia pomocniczą funkcję zbiornikowca w zespole okrętów pogranicza. „DP-52” w trakcie pływania pod banderą z zielonym otokiem, nazwany został „Lenino”. 11 maja 1957 roku, w dniu przekazania go Żegludze Szczecińskiej, wrócił znów do nazwy „Rekin”. Przystosowany do roli jednostki wycieczkowej, odbywał w sezonach letnich pełnomorskie wycieczki z pasażerami. W okresach tych stacjonował przeważnie w Kołobrzegu.

Charakterystyka „DP-51” i „DP-52”: wyporność 210 ton, wymiary – 26,3x7,5x2,8 m, uzbrojenie – jeden podwójnie sprzężony wkm kalibru 12,7 mm Colt (chłodzony wodą) – na dziobie, 2 ckm kalibru 7,62 mm

96. Dozorowiec pogranicza „DP-53”

(fot. ze zbiorów autora)





97. Działo 37 mm na „DP-53”

(fot. ze zbiorów autora)

Maxim wzoru 1910 – na górnym pokładzie, po obu stronach komina (następnie 3 wkm kalibru 12,7 mm DSzK wzoru 1938 – jeden na dziobie, dwa na rufie, na górnym pokładzie), silnik GMC 8-cylindrowy o mocy 514,5 kW (700 KM), prędkość 22,3 km/h (12 węzłów).

Kolejna jednostka z pierwszego pokolenia dozorców pogranicza, „DP-53” – to stalowy superkuter produkcji niemieckiej, o wyporności 100 ton i długości między pionami 20,1 m. Jednostka ta, będąca początkowo własnością zachodnioniemieckiego szypa, trafiła do służby granicznej po zatrzymaniu jej w 1949 roku, z tytułu ustawicznego naruszania polskich wód terytorialnych. Na mocy prawa przeszła na własność skarbu państwa*. Była pierwszą w polskiej służbie granicznej jednostką uzbrojoną w uniwersalną armatę na podstawie morskiej. Zainstalowane na śródokręciu „DP-53” działo kalibru 37 mm (w początkowym okresie służby w WOP jednostka dysponowała 7,62 mm

*Według innych źródeł, była to jedna z jednostek porzuconych przez Niemców na wybrzeżu polskim.

cekaemem Maxim wzoru 1910 na śródokręciu), umożliwiło praktyczne szkolenie artylerzystów przeznaczonych na budowane w kraju okręty patrolowe. Nowe uzbrojenie sprawiło, że kuter prezentował się „bojowo”, a prędkość – dotychczas wynosząca około 13 km/h (około 7 węzłów) – zwiększona wskutek wymiany śruby spowodowała zaliczenie jednostki do szybszych w zespole. „DP-53”, który w 1950 roku otrzymał nazwę „Komuna Paryska”, pełnił służbę graniczną do 12 stycznia 1959 roku, kiedy to przekazano go stoczni remontowej i przemianowano na „Doker”.

98. Najszybszy dozorowiec pogranicza z lat pięćdziesiątych: „DP-54”

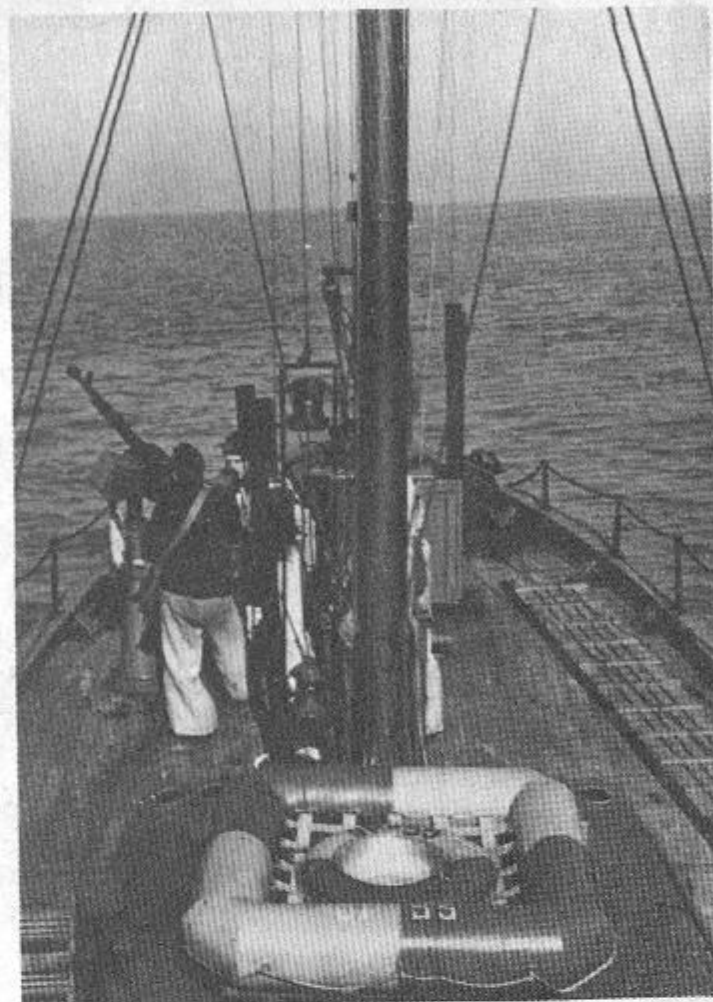
(fot. Z. Dobrzański)

Najszybszym dozorowcem morskiej służby granicznej w pierwszej połowie lat pięćdziesiątych był „DP-54” zbudowany w 1944 roku w Niemczech, prawdopodobnie przez firmę Gebr. Kroege w Warne-



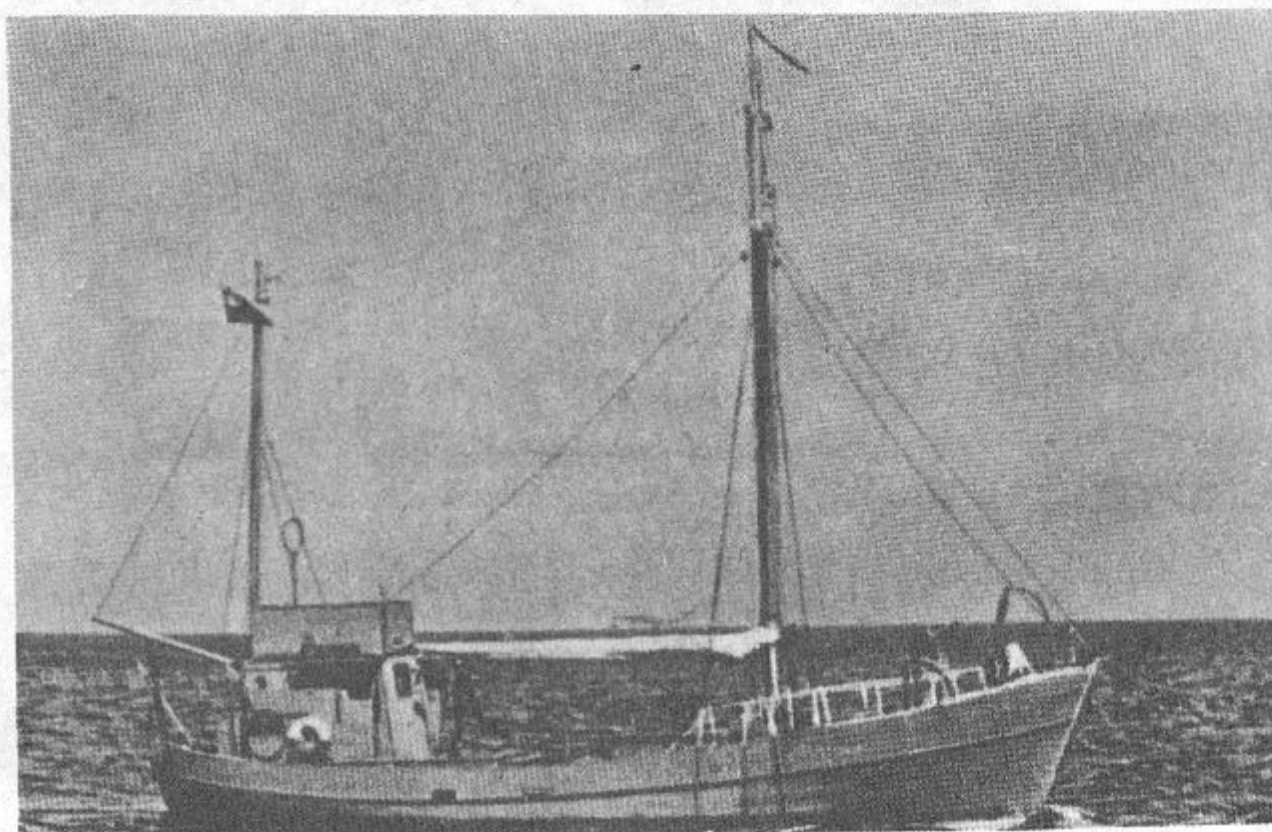
münde. Przekazany po wojnie przez UNRRA Polsce, zarejestrowany został 23 lutego 1949 roku jako łódź motorowa „Celnik 1”, z portem macierzystym w Gdyni. Z Urzędu Celnego przeszedł w tym samym roku do służby granicznej, którą pełnił jako „DP-54”, przejściowo jako „Dzierżyński”. Miał 55 ton wyporności i wymiary 23,9x4,3x1,6 m. Uzbrojony był najpierw w ckm kalibru 7,62 mm Maxim wzoru 1910, a następnie w wkm kalibru 12,7 mm DSzK wzoru 1938. 6-cylindrowy silnik MWM o mocy 294 kW (400 KM) zapewniał prędkość 23,7 km/h (12,8 węzła) przy 1100 obr/min. Jednostka ta pełniła służbę graniczną do 4 marca 1965 roku. Przekazano ją wówczas Oddziałowi Morskiemu PIHM w Gdyni. 17 maja 1965 roku nastąpiła oficjalna zmiana nazwy na „Kra II” i przydział do Stacji Meteorologicznej w Świbnie. Dnia 26 września 1969 roku kuter badawczy „Kra II”, z uwagi na zły stan techniczny, spisany został ze stanu jednostek Oddziału Morskiego PIHM i przeznaczony do kasacji.

Do pierwszego pokolenia dozorców pogranicza należały również jednostki: „DP-55” i „DP-56”. Były to seryjne kutry typu „KG-177”, zbudowane przez Stocznnię Rybacką w Gdyni w 1949 roku. Otrzymały nazwy „Baca” i „Juhas”. Po krótkim okresie pełnienia funkcji statków



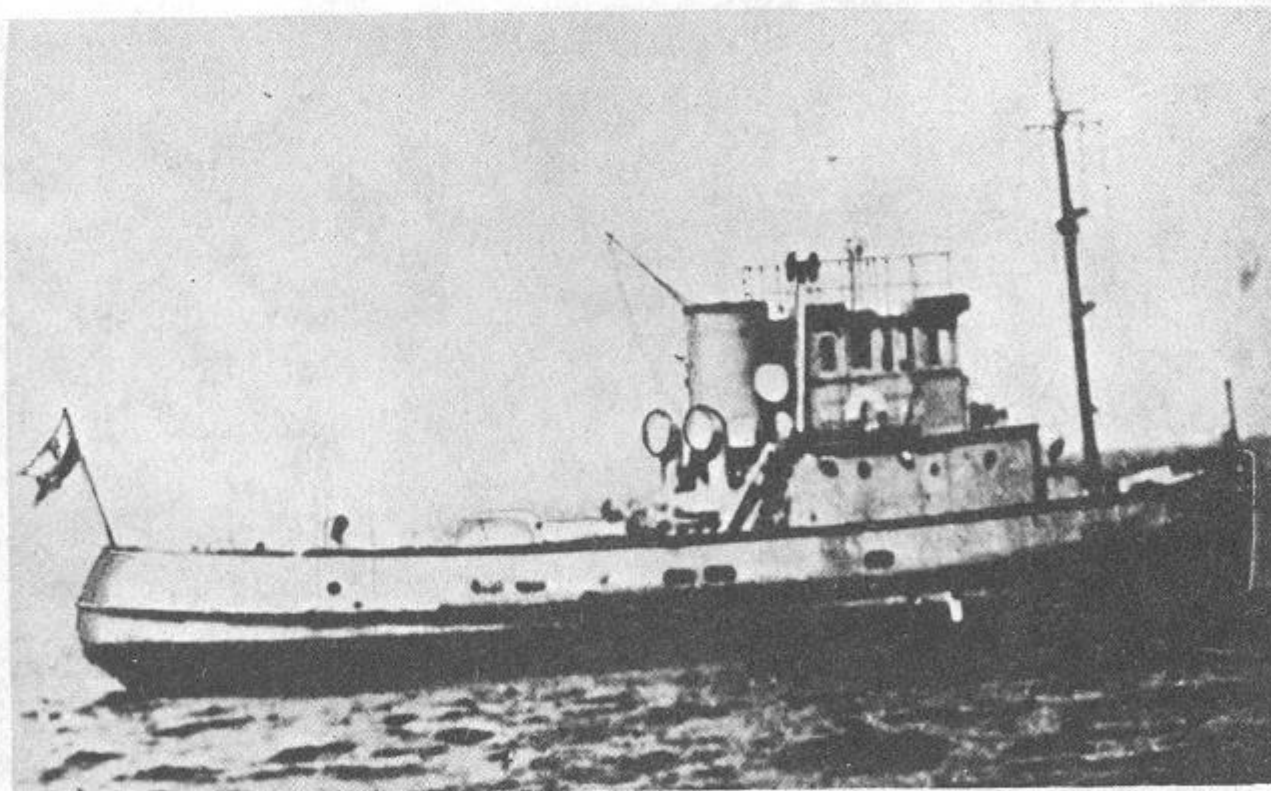
99. Widok ze sterówki na śródokręcie i dziób „DP-55”

(fot. Z. Dobrzański)



100. Dozowiec pogranicza „DP-56”

(fot. ze zbiorów autora)



101. Dozorowiec pogranicza „DP-86”

(fot. ze zbiorów autora)

dozorczych rybołówstwa, obie jednostki wcielono do służby granicznej. Kutrowi „Baca” nadano znak taktyczny „DP-55”, a także nazwę „Górnik”. Służył w WOP-ie do czerwca 1959 roku. Jednostkę przemianowano wówczas na „Westerplatte” i przekazano Gdańskiemu Klubowi Morskiemu LPŻ, który przeznaczył ją do szkolenia motorowodnego młodzieży. Bliźniaczy kuter „Juhas” (następnie „Botwin”) otrzymał oznaczenie „DP-56”. Jego losów po okresie służby granicznej nie udało się, jak dotąd, ustalić. Wspomniane jednostki charakteryzowały się następującymi danymi: wyporność 45 ton, wymiary: 17,7x5x1,6 m, uzbrojenie – ckm kalibru 7,62 mm Maxim wzoru 1910 (następnie wkm kalibru 12,7 mm DSzK wzoru 1938); silnik Puck 4-cylindrowy o mocy 73,5 kW (100 KM), prędkość 16,7 km/h (9 węzłów).

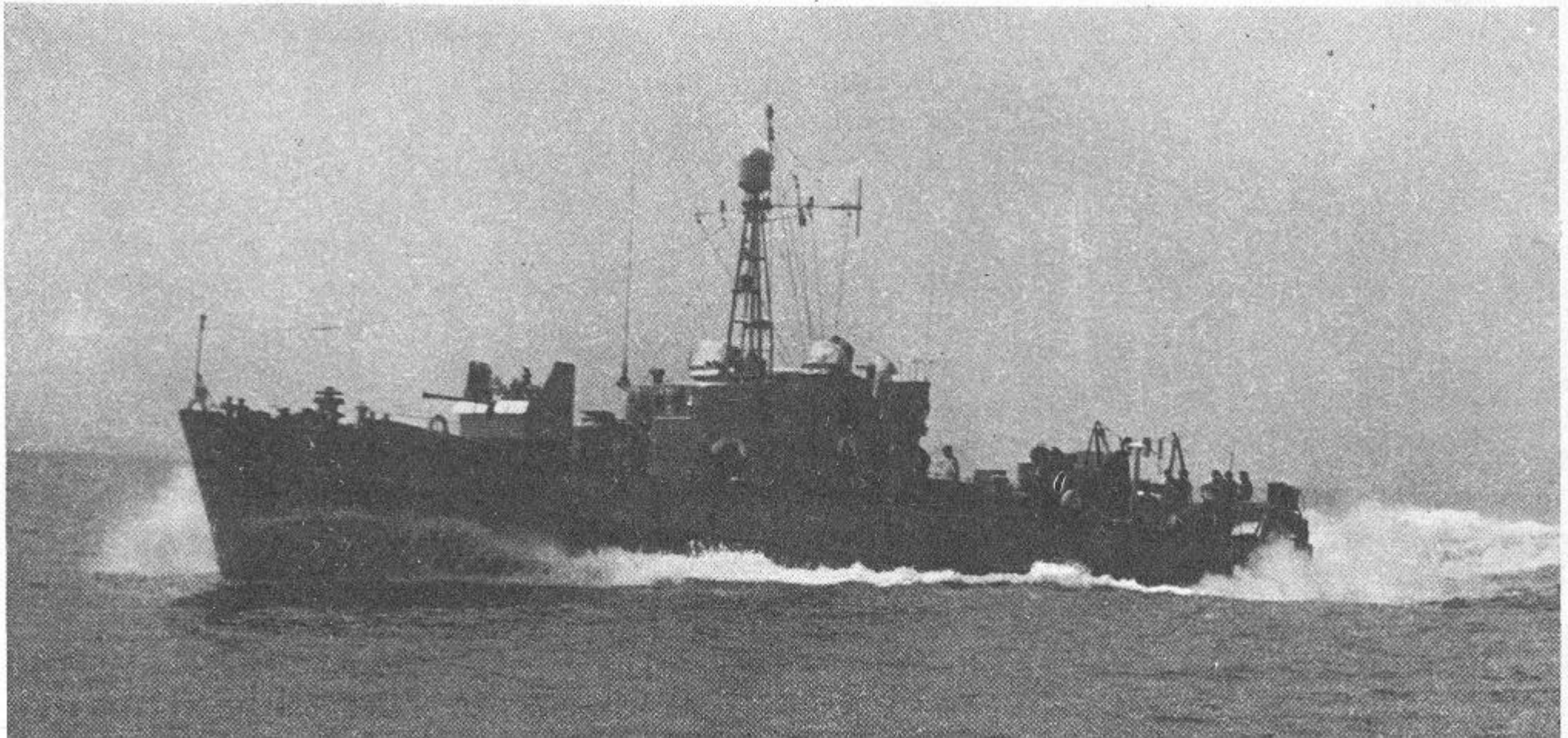
Listę dozorowców pogranicza z pierwszego pokolenia zamyka „DP-86”. Ten zbudowany w 1943 roku przez norweską stocznnię Kristiansand Mek. Verstad holownik, eksploatowany był najpierw przez Niemców, a po wojnie znalazł się pod nazwą „Leon” w składzie polskiego taboru portowego. W roku 1949 wcielono go do służby granicznej i przemianowano na „DP-86” (nosił też nazwę „Tkacz”). Jednostka ta

miała 100 ton wyporności i wymiary 24,5x5,5x2,4 m. Dysponowała silnikiem firmy Deutsche Werke Kiel o mocy 286,6 kW (390 KM), zapewniającym prędkość 18,5 km/h (10 węzłów). Ze służby granicznej holownik ten trafił 12 maja 1964 roku do LOK-u, gdzie nadano mu nazwę „Niedźwiedź”. Nosił ją przez pewien czas po przekazaniu Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni. Na koniec otrzymał nazwę „Bronisław”. Służbę holownika stocznioowego pełnił do końca lat siedemdziesiątych. W 1981 roku został przebudowany na statek wczasowy, który w sezonach letnich cumował odtąd przy nabrzeżu ośrodka żeglarskiego LOK w Jastarni. W kwietniu 1984 roku jednostkę kupił od Stoczni im. Komuny Paryskiej poznański okręg Ligi Morskiej, by wykorzystywać ją w takich samych wczasowych celach w Sobieszewie.

Pierwszym okrętem patrolowym był „OP-201”, który wszedł do służby w październiku 1956 roku. Zbudowany został na kadłubie niemieckiego Raumboota, znalezione po wojnie w byłej stoczni Kriegsmarine w Świnoujściu. Tam między innymi hitlerowcy budowali kutry trałowe. Ten, którego koniec wojny zastał w kilbłokach w hali stoczniowej, reprezentował typ jednostek budowanych w latach 1943-1945,

102. Jeden z okrętów patrolowych, oparty na dokumentacji R-boota

(fot. ze zbiorów J. Micińskiego)





103. Jednostka tej samej serii po modernizacji, oznaczona numerem „303”

(fot. S. Pudlik)

104. „OP-205” – okręt patrolowy kolejnej serii drugiego pokolenia

(fot. S. Pudlik)



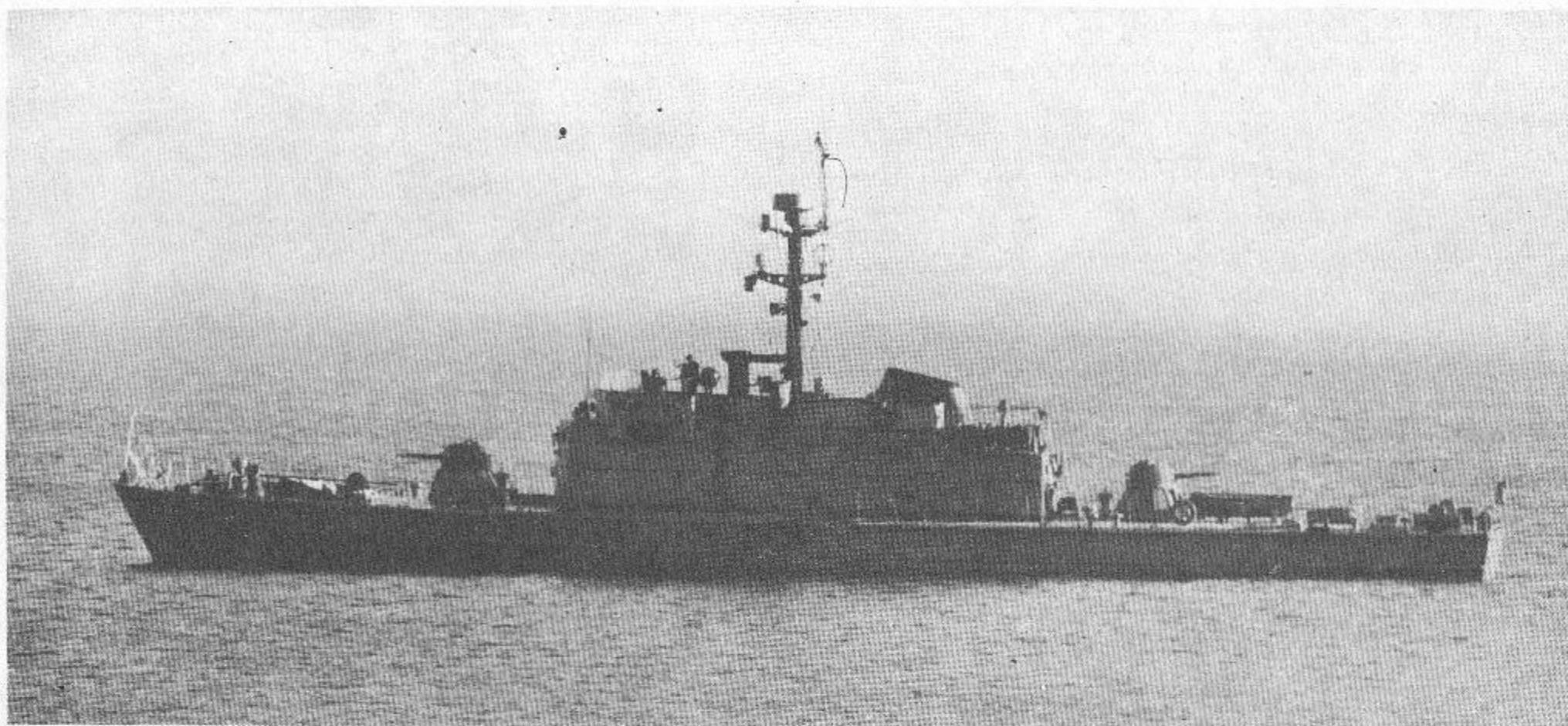


o wyporności 140 ton, wymiarach: 39,2x5,7x1,5 m. „OP-201” poza kadłubem zachował opancerzoną nadbudówkę „R-boota”. Pod względem siły bojowej i wyposażenia, górował nad niemiecką konstrukcją. Uzbrojony był w 2 działka 37 mm i 4 wkm plot. (2xII) oraz w zrzutnię bomb głębinowych.

Jeszcze doskonalsze były następne okręty patrolowe zbudowane w kraju, oparte na zasadniczej dokumentacji „R-boota”, ale znacznie ulepszone. Po kolejnej modernizacji pełniły przez wiele lat służbę graniczną, obok patrolowców kolejnej serii drugiego pokolenia – zaprojektowanych i zbudowanych w kraju. Okręt tej serii ma długość

105. Okręt patrolowy „311” – jeden ze zmodernizowanych patrolowców nowszej serii drugiej generacji

(fot. S. Pudlik)



106. Okręt patrolowy trzeciej generacji

(fot. S. Pudlik)

38 m i szerokość 5,8 m. Uzbrojony jest w 2 działka 37 mm i 2 wkm plot. (1xII) oraz w bomby głębinowe. Napęd – 2 silniki wysokoprężne.

Trzecia generacja okrętów tej klasy – to patrolowce stanowiące odmianę konstrukcji współczesnego ścigacza okrętów podwodnych, omówionego w rozdziale traktującym o jednostkach przeciwpodwodnych.

Kutry i motorówki patrolowe

Przegląd małych jednostek powojennych służby granicznej godzi się rozpocząć od prezentacji taboru pływającego Morskiej Milicji Obywatelskiej (MMO), działającej w początkowym okresie po wyzwoleniu. Nie będzie to prezentacja zbyt szczegółowa, z uwagi na szczupłość zachowanych wzmianek o jednostkach pływających pierwszej polskiej formacji, która z dniem 28 sierpnia 1945 roku zaczęła przejmować ochronę obiektów portowych i red od stacjonujących na naszym wybrzeżu radzieckich pograniczników OWR (Ochraha Wodnogo Rajona). MMO dysponowała małymi motorówkami przybrzeżnymi, różnego pochodzenia, średnio o wyporności 15 ton, jak również łodziami wiosłowymi.

Na Wybrzeżu Gdańskim, gdzie milicyjna służba graniczna była najlepiej zorganizowana, wykorzystywano początkowo 8 łodzi motorowych i 2 wiosłowe. W latach 1946-1948, kiedy MMO czuwała głównie nad porządkiem i bezpieczeństwem w portach, przekazawszy ochronę granicy morskiej jednostkom WOP-u, stan taboru pływającego rejonu morskiego Komendy Wojewódzkiej w Gdańsku zwiększył się do 13 motorówek. Portom Świnoujścia i Kołobrzegu zapewniało bezpieczeństwo 10 łodzi motorowych podległych Komendzie Wojewódzkiej w Szczecinie. Jednostki pływające MMO nosiły znaki taktyczne rozpoczynające się od „MO-1”.

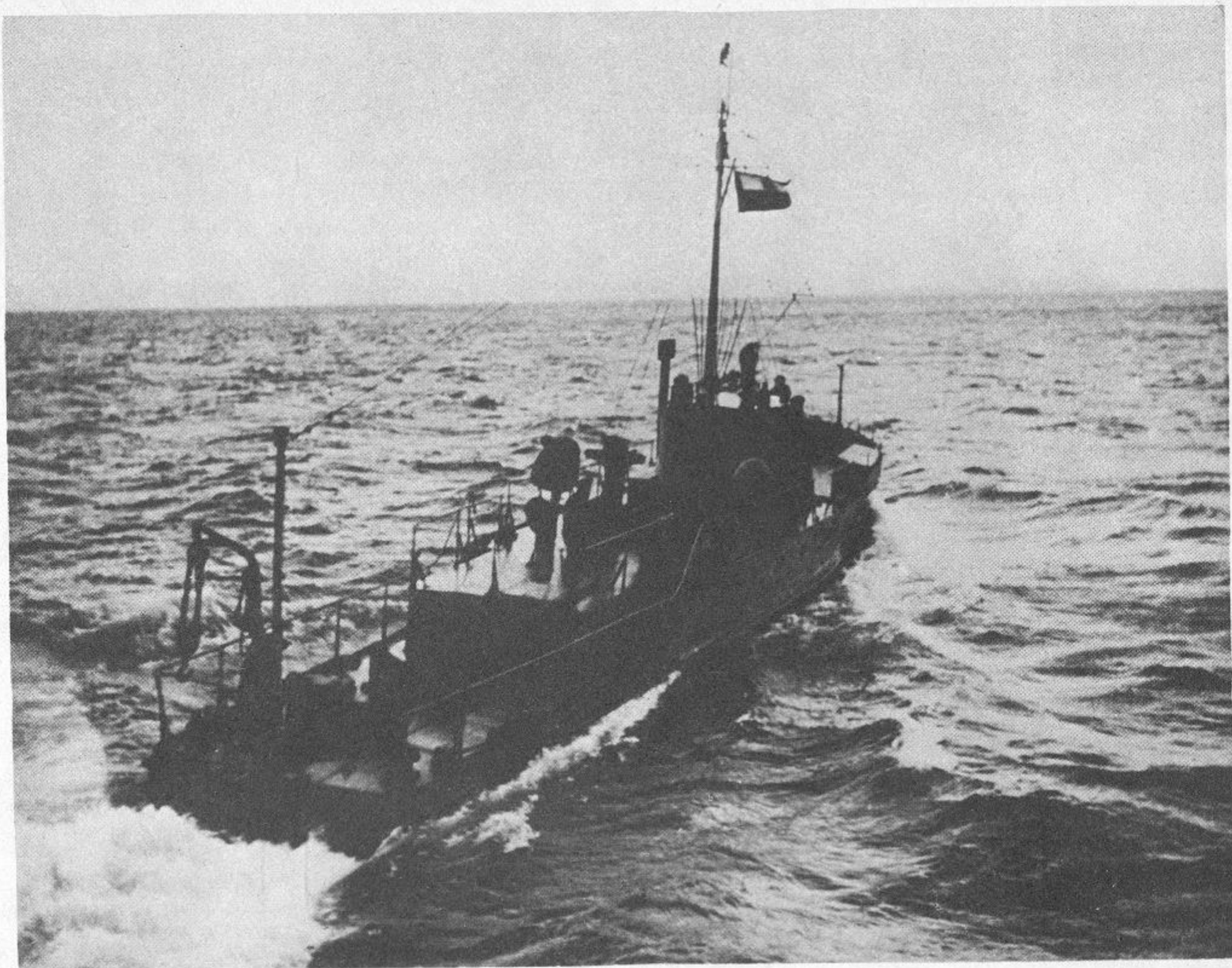
Wojska Ochrony Pogranicza, które na początku 1946 roku przejęły od MMO główny ciężar kontroli rejonu nadmorskiego na wschód od byłej granicy polsko-niemieckiej, a latem tegoż roku obsadziły posterunki graniczne na Wybrzeżu Środkowym i Zachodnim, luzując jednostki OWR, dysponowały w pierwszym okresie działalności nielicz-

nym taborem pływającym. Na Zalewie Szczecińskim, który wcześniej niż wybrzeże morskie znalazł się pod kontrolą WOP-u (wopiści już w 1945 roku zastąpili żołnierzy 1 Armii WP, ochraniających tuż po wojnie zachodnie rubieże kraju), z początkiem 1946 roku zasilły służbę graniczną 2 motorowe łodzie rybackie i jedna poniemiecka motorówka wojskowa. Jednostki te otrzymano od Morskiego Instytutu Rybackiego. Uprzednio wypożyczano łodzie od rybaków. Według innych danych, strażnice WOP-u na Zalewie Szczecińskim wyposażone były początkowo w 2 łodzie wiosłowe i jedną łódź z przyczepnym silnikiem.

W połowie 1946 roku Kapitanat Portu Gdynia przydzielił tamtejszej strażnicy holownik z załogą, który jednakże niedługo wspomagał służbę graniczną. Niebawem zaszła konieczność oddania holownika do remontu. Wobec niedoboru własnych jednostek pływających korzystano z pomocy Marynarki Wojennej. Na mocy porozumienia z września 1946 roku delegowała ona okręty do akcji interwencyjnych.

Pierwszą jednostką służby granicznej na Wybrzeżu Środkowym była motorówka wyremontowana i przekazana przez społeczeństwo Darłowa w 1947 roku. Motorówce nadano nazwę „Wopista”. Ponieważ nie nadawała się na otwarte morze, skierowano ją we wrześniu 1948 roku do służby na Zalewie Szczecińskim. Być może właśnie ona otrzymała znak burtowy „M-10”. Istnieją bowiem wzmianki o wykorzystywaniu w owym czasie tak oznakowanej motorówki przez strażnicę w Nowym Warpnie.

Momentem przełomowym w dziejach powojennej służby granicznej było otrzymanie od Marynarki Wojennej, wiosną 1947 roku, kutra pościgowego „Hel” – pierwszej jednostki patrolowej z prawdziwego zdarzenia. Był to dawny „Batory”, przedwojenny pościgowiec służby granicznej, któremu po powrocie (25 października 1945 roku) z internowania, remoncie i wcieleniu (15 grudnia 1945 roku) w skład floty (z przydziałem do sił morskich Szczecińskiego Obszaru Nadmorskiego) zmieniono nazwę na „Hel”, dla upamiętnienia jego udziału w bohaterskiej obronie półwyspu, a zwłaszcza przerwania hitlerowskiej blokady wokół niego i przedarcia się do Szwecji, gdzie przetrwał wojnę. W początkowym okresie pełnienia powojennej służby granicznej jed-



nostkę tę klasyfikowano jako ścigacz, zachowując nazwę „Hel” nadaną mu w Marynarce Wojennej. Było to zgodne z obowiązującymi wówczas zasadami znakowania jednostek pływających WOP, parokrotnie później zmienianymi. Początkowo w poszczególnych zespołach jednostek

107. „KP-1”, dawny „Batory”

(fot. W. Prażuch)

pogranicza stosowano zarówno nazwy, jak i numery burtowe. W czerwcu 1949 roku przystąpiono do ujednolicenia nazewnictwa. Motorówki otrzymały symbole „M” z numerami 1-19 dla mniejszych i od 20 wzwyż dla większych. Jednostki większe od motorówek opatrzone nazwami. W maju 1950 roku istniejące nazwy zmieniono i równocześnie nadano nowe motorówkom, rezygnując z symbolu „M”. W kwietniu 1951 roku większe jednostki pełnomorskie oznaczono symbolem „DP”, a mniejsze z motorówkami włącznie – „KP”, przy czym do 1953 roku jednostki pływające nosiły zarówno nowe znaki taktyczne, jak i dotychczasowe nazwy. Następnie większe okręty patrolowe nosiły znaki burtowe „OP”, a kutry patrolowe – „KP”. Motorówki znów oznaczano symbolem „M”, stosowanym po raz wtóry, począwszy od 1955 roku.

W efekcie jednej z tych zmian byłemu „Batoremu” nadano kolejną nazwę „7 listopada”. Służbę graniczną zakończył jako „KP-1”.

Charakterystyka tej jednostki w okresie służby pod banderą z zielonym otokiem nie zmieniła się wiele od czasu jej zwodowania. Przypomnijmy, że powstała w 1932 roku w Stoczni Rzecznej w Modlinie, na podstawie projektu inż. Aleksandra Potyrały. W rok później dokonano wymiany szeregu elementów konstrukcyjnych i części wyposażenia, w związku z czym poddana została korekcie charakterystyka okrętu. Odtąd pozostawała aktualna przez długie lata, z wyjątkiem danych dotyczących uzbrojenia i siłowni. W czasie pełnienia przez patrolowiec służby w WOP-ie przedstawiała się następująco: wyporność standardowa 28 ton, wymiary 21,2x3,6x1,3 m, uzbrojenie – ckm kalibru 7,62 mm Maxim wzoru 1910; 2 silniki benzolowe Maybach o łącznej mocy 808,5 kW (1100 KM), zastąpione w 1954 roku 2 silnikami Skoda 706 R po 19,2 kW (135 KM), 1 silnik Diesel-Maybach o mocy 128,6 kW (175 KM), zastąpiony w 1954 roku silnikiem Gray Marine 165,4 kW (225KM), a po paru następnych latach – silnikiem Deutz, prędkość 26 km/h (14 węzłów).

Służbę na morskiej granicy pełnił „KP-1” do 5 grudnia 1957 roku. Okręt przekazano wówczas Lidze Przyjaciół Żołnierza, późniejszej Lidze Obrony Kraju, i skierowano na Wisłę. W latach 1959-1969 spełniał rolę jednostki szkolnej i ratowniczej na Zalewie Zegrzyńskim,

zachowując znak burtowy „KP-1” oraz nosząc znów pierwszą nazwę „Batory”. Następnie oczekiwał w żerańskim porcie rzeczonym na kasaację, do czego jednak nie doszło dzięki zainteresowaniu się przedstawicieli Marynarki Wojennej tą zasłużoną, a zapomnianą i niszczącą jednostką. W grudniu 1973 roku marynarze z garnizonu helskiego przejęli nad nią opiekę, wyremontowali i przeholowali do portu Hel. Obecnie dawny „Batory” ustawiony jest jako okręt-pomnik na lądzie w pobliżu jednego z nabrzeży portu, w którego obronie uczestniczył w 1939 roku.

Poza omówioną wyżej jednostką, ważną rolę w początkowym okresie rozwoju służby granicznej odgrywały pochodzące z demobilu amerykańskiego motorówki typu „LCP (L)”, reprezentowanego w owym czasie również w siłach desantowych Marynarki Wojennej. Pierwszy transport tych motorówek wyładowano 5 września 1947 roku z s.s. „Tobruk”, który dostarczył je do Gdyni po sfinalizowaniu pertraktacji związanych z zakupem, rozpoczętych w Paryżu w połowie 1946 roku. Motorówki wymagały remontu. Najszybciej opuściła stocznię jednostka oznaczona symbolem „M-1”. Służbę rozpoczęła w październiku 1947 roku. W następnym roku liczba motorówek morskich, wykorzystywanych w ochronie granicy, wzrosła do 4 (2 stacjonowały w Gdyni i tyleż w Gdańsku). Wprawdzie informacja ta zaczerpnięta jest ze źródeł zawierających jedynie dane liczbowe, jednakże sądzić należy, że były to jednostki typu „LCP(L)”. Brak bowiem wiadomości o wykorzystywaniu w owym czasie przez WOP motorówek morskich innych typów.

W roku 1949 służbę pełniło 5 motorówek omawianego typu. Wzrost liczby „elcepek” o jedną jednostkę w porównaniu z rokiem poprzednim wiązał się z wcieleniem motorówki tego typu do sformowanego 7 czerwca 1949 roku samodzielnego zespołu kutrów granicznych w porcie Szczecin. W 1950 roku stan motorówek morskich zwiększył się do 13. Weszły wtedy do służby między innymi te jednostki „LCP(L)”, które oznaczono później znakami: „KP-19”, „KP-20”, „KP-21”, „KP-22”, „KP-23”. Wszystkie one pod koniec lat pięćdziesiątych zostały wycofane z WOP-u i przeznaczone do szkolenia motorowodnego młodzieży, podobnie jak „elcepelki” „KP-65”, „KP-66”, „KP-67”, „KP-68” i „KP-69” (w służbie od 1951 roku).



108. „KP-66” typu „LCP(L)”

(fot. ze zbiorów autora)

Wraz z kilkunastoma jednostkami typu „LCP(L)” służbę graniczną pełniły w pierwszych powojennych latach motorówki portowe i rzeczne. W roku 1948 było ich zaledwie 4; motorówka rzeczna „Marymont” (następnie „KP-4”), produkcji niemieckiej z 1942 roku, o wyporności 15 ton, długości 12 m i prędkości 18,5 km/h (10 węzłów); motorówka rzeczna „M-21” (następnie „KP-11”) i bliźniacza „M-24” (następnie „KP-12”) – obie produkcji niemieckiej, o wyporności 3 tony, długości 5,7 m i prędkości 9,2 km/h (5 węzłów); motorówka rzeczna „M-22” (następnie „KP-10”), produkcji niemieckiej, o wyporności 3 tony, długości 6,4 m i prędkości 11,5 km/h (6 węzłów). Wymienione motorówki po spisaniu z ewidencji WOP-u w drugiej połowie lat pięćdziesiątych, posłużyły do szkolenia motorowodnego młodzieży, zrzeszonej w LOK-u bądź w AZS-ie.

W roku 1949 służba graniczna dysponowała 10 motorówkami portowymi i rzecznyymi. Należały do nich: „Bożysława” „M-29” (następnie „KP-9”), produkcji niemieckiej o wyporności 3,5 tony, długości 8,7 m i prędkości 11,5 km/h (6 węzłów); „Wiesława” „M-25” (następnie „KP-15”), produkcji niemieckiej, o wyporności 4 tony, długości 9,2 m i

prędkości 9,2 km/h (5 węzłów); „Wodzisława” „M-26” (następnie „KP-16”), produkcji niemieckiej, o wyporności 5 ton, długości 10 m i prędkości 9,2 km/h (5 węzłów); „Tworzysława” „M-27” o wyporności 3,5 tony, długości 7,5 m i prędkości 9,2 km/h (5 węzłów). Ponadto od połowy 1949 roku w składzie wspomnianego już samodzielnego zespołu kutrów granicznych w Szczecinie znajdowały się (obok „LCP(L)” dwie duże motorówki „Pobieda” i „Wypalona” oraz cztery małe motorówki portowe.

Do pierwszego pokolenia jednostek służby granicznej należała również jedna z dwóch motorówek zdjętych z wraka „Gneisenau”, wyremontowana i oddana do eksploatacji 24 lipca 1950 roku. Nosila początkowo nazwę „Sława”, następnie znak taktyczny „KP-5”, a później „KP-72”. Miała wyporność 12 ton, wymiary 11,3x3x1,2 m. Rozwijała prędkość 18,5 km/h (10 węzłów). Z ewidencji WOP-u spisano ją 17 kwietnia 1963 roku.

21 stycznia 1950 roku wcielona została do służby motorówka oznaczona później symbolem „KP-2”. Była to nowo zbudowana w Koźlu jednostka rzeczna o wyporności 11 ton, długości 12,8 m i prędkości 18,5 km/h (10 węzłów). Eksploatowano ją do 27 lutego 1959 roku, po czym trafiła do LOK-u.

W latach 1950-1959 w skład taboru pływającego służby granicznej wchodziła motorówka patrolowa przedwojenna typu „Kaszub”, nosząca w WOP-ie nazwę „Starówka”, a potem znak taktyczny „KP-3”. Była to jedna z trzech bliźniaczych jednostek reprezentujących ten typ, jedna z dwóch sprowadzonych po wojnie do kraju, i jedyna spośród nich, którą udało się uruchomić. Motorówkę tę, odnalezioną w brytyj-



109. „KP-72” – przystosowana do służby granicznej motorówka, którą zdjęto z wraka „Gneisenau”

(fot. ze zbiorów autora)

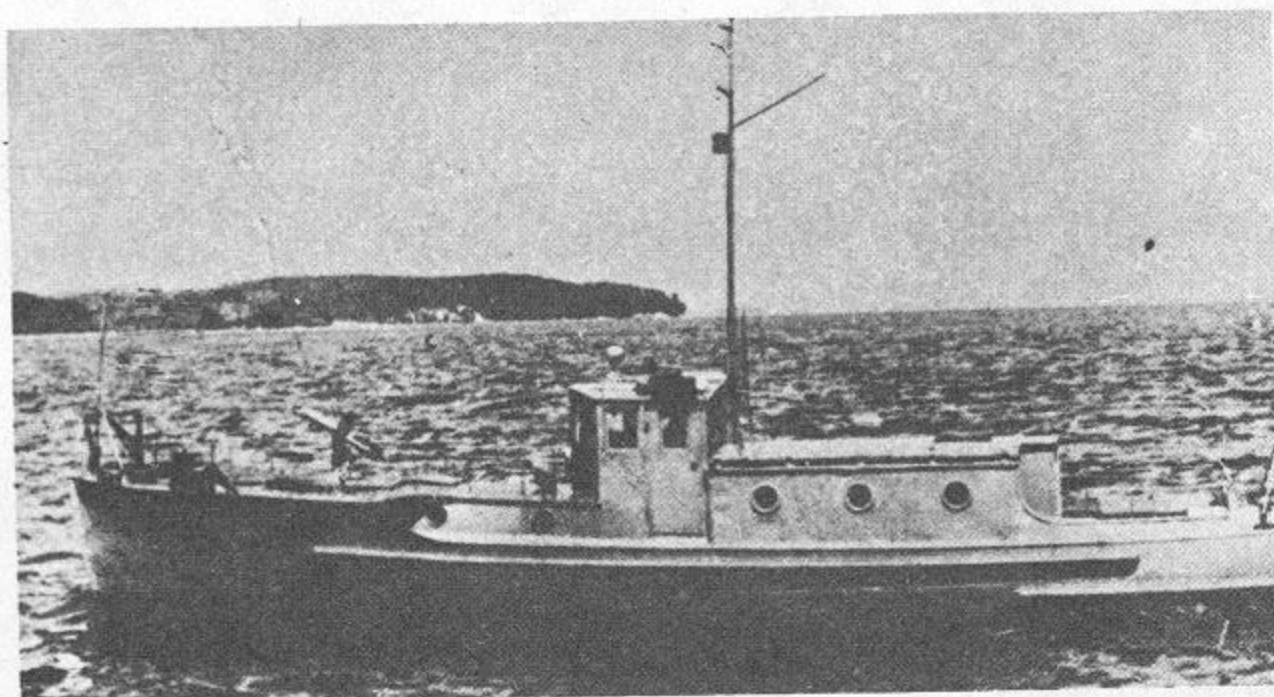
skiej strefie okupacji Niemiec (miała wówczas znak burtowy „RN-52”, który zastąpił niemiecką nazwę „Panther”) i rewindykowaną w grudniu 1947 roku, zidentyfikowano jako dawnego „Mazura”. Zbudowana wraz z dwoma bliźniaczymi jednostkami w Modlinie w 1932 roku miała wyporność standardową 12,5 tony i wymiary 14x3,1x0,8 m. W okresie służby w WOP-ie uzbrojona była w ckm kalibru 7,62 mm Maxim wzoru 1910. Dysponowała silnikiem produkcji niemieckiej nie ustalonego dotąd typu, który zastąpił Kermath o mocy 165,4 kW (225 KM).

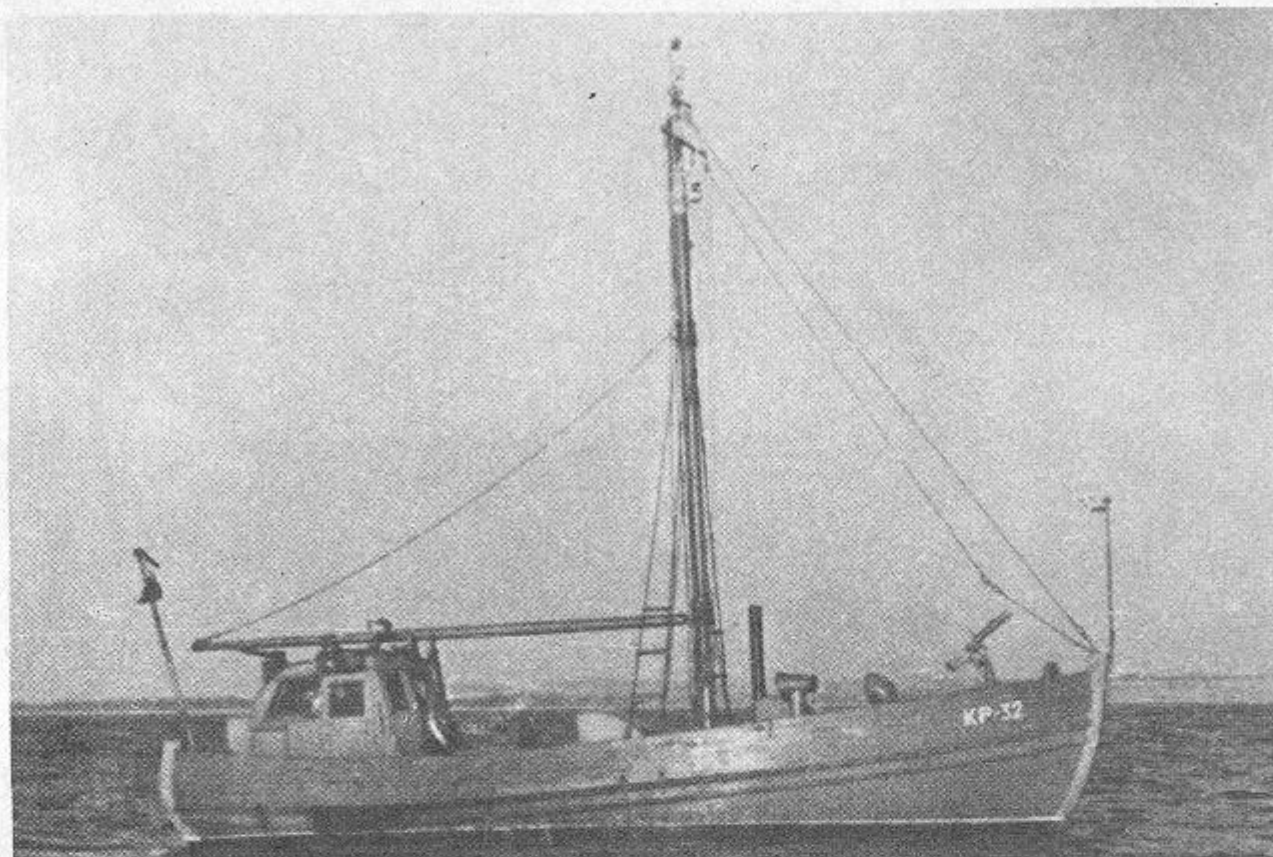
Nawiązując do nazwy „Starówka”, warto dodać, że była to jedna z motorówek o nazwach warszawskich dzielnic, do których ponadto należały: „M-1” „Wola”, „M-2” „Ochota”, „M-3” „Muranów”, „M-4” „Praga”, „M-6” „Powiśle” i wspomniany w tekście „KP-4” „Marymont” (zapewne uprzednio „M-5”).

Kolejnym przedstawicielem pierwszego pokolenia patrolowców służby granicznej jest „KP-31” – dawny statek dozorczy rybołówstwa o nazwie „Kania”, wyporności 35 ton, wymiarach 16,6x4,7x2 m i prędkości 13 km/h (7 węzłów). Był to jeden z dwóch kutrów zbudowanych w 1936 roku przez stocznnię rybacką w Gdyni, przekształconych niedługo potem w statki dozorcze, ze względu na ich małą przydatność w roli jednostek łowczych. „Kania”, zmobilizowana przez Marynarkę Wo-

110. „KP-3” – była przedwojenna jednostka służby granicznej „Mazur”

(fot. M. Andrzejuk)



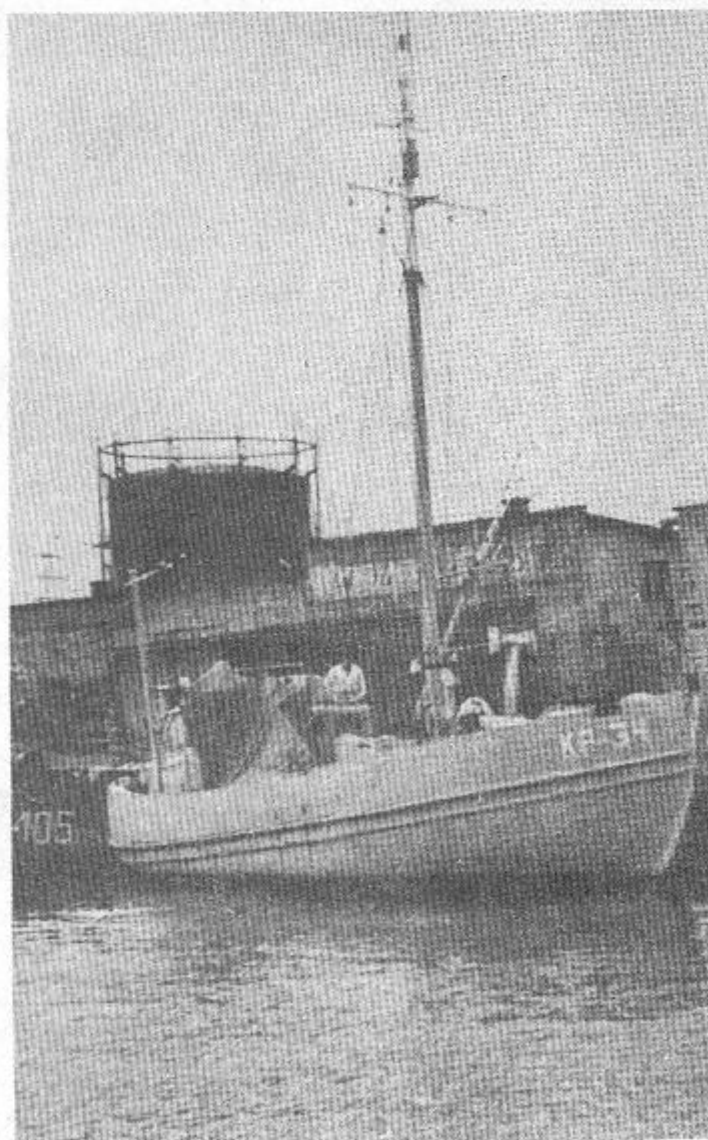


111. „KP-32” – jeden z wcielonych do służby granicznej kutrów rybackich, zbudowanych w Ustce

(fot. ze zbiorów autora)

112. Kuter patrolowy serii usteckiej ze znakiem burtowym „KP-34”

(fot. F. Czerski)



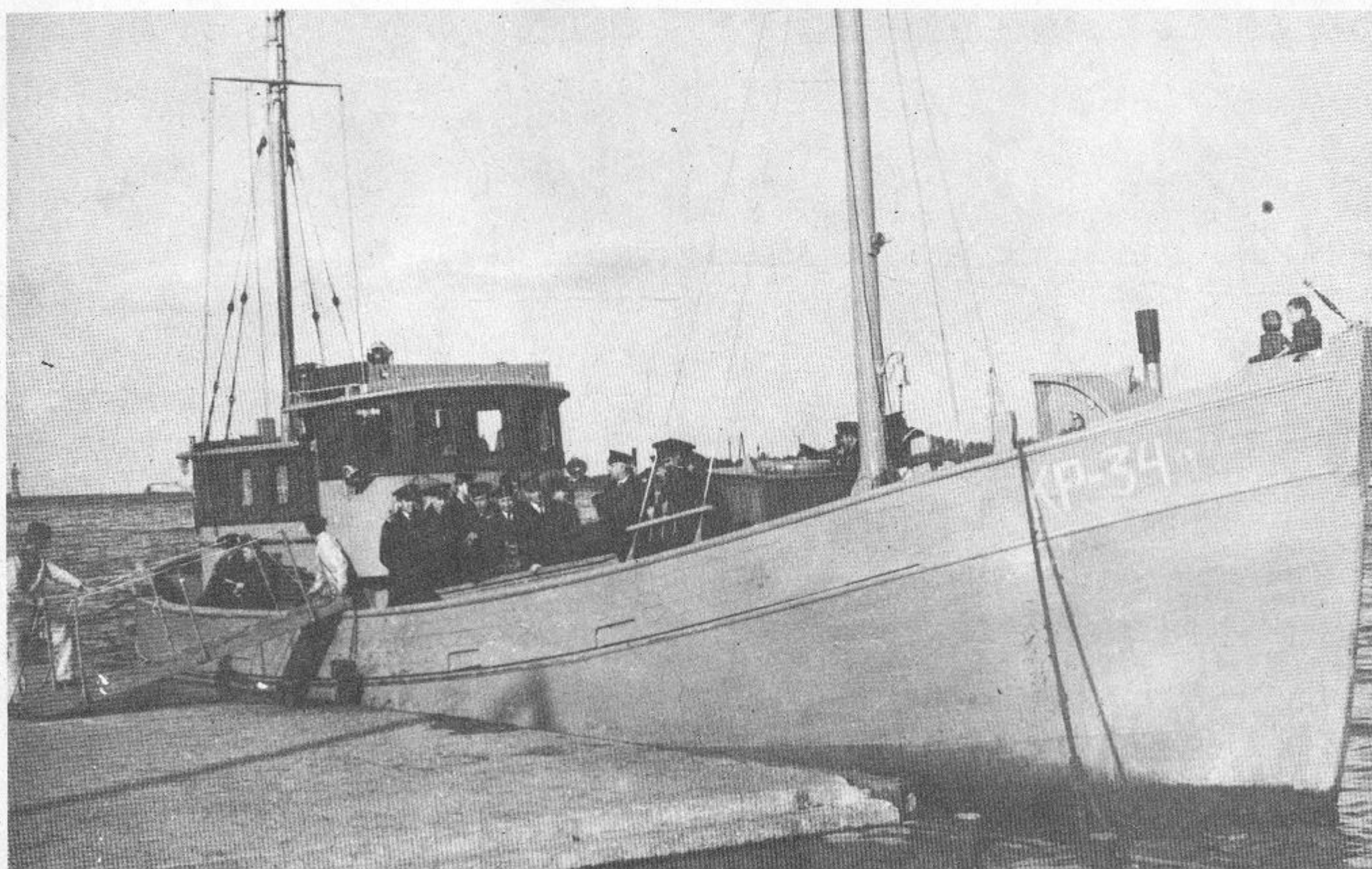
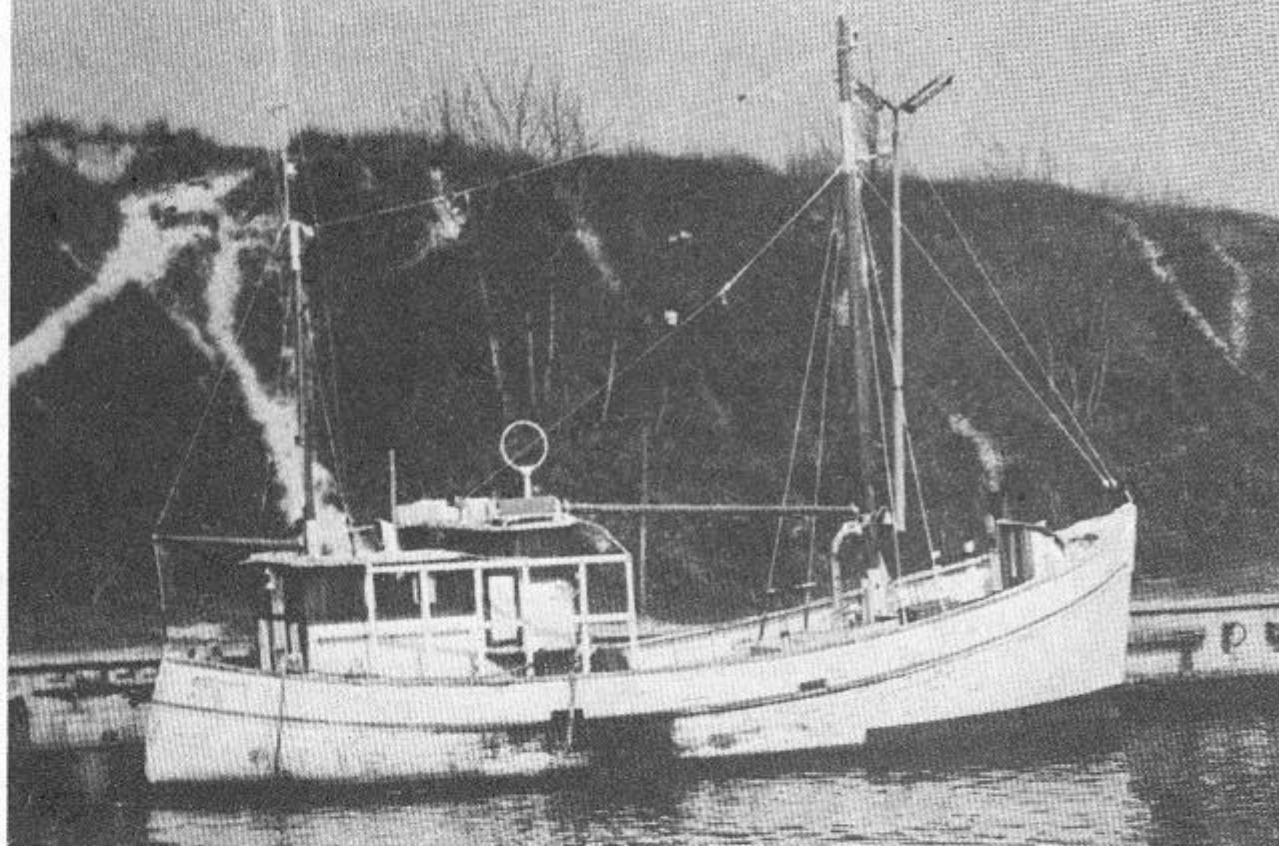
jenną w 1939 roku, uczestniczyła w działaniach wrześniowych w składzie helskiej grupy kutrów. Po kapitulacji została przejęta przez Niemców i pod nazwą „Kondor” nadal spełniała rolę kutra dozorczego. Przebazowana w sierpniu 1940 roku w związku z planowaną inwazją na Anglię, stacjonowała u wybrzeży północnej Francji. Ponieważ do wspomnianej operacji nie doszło, zaniechano formowania zespołów inwazyjnych, a omawianą jednostkę przekształcono w kuter hydrograficzny Kriegsmarine.

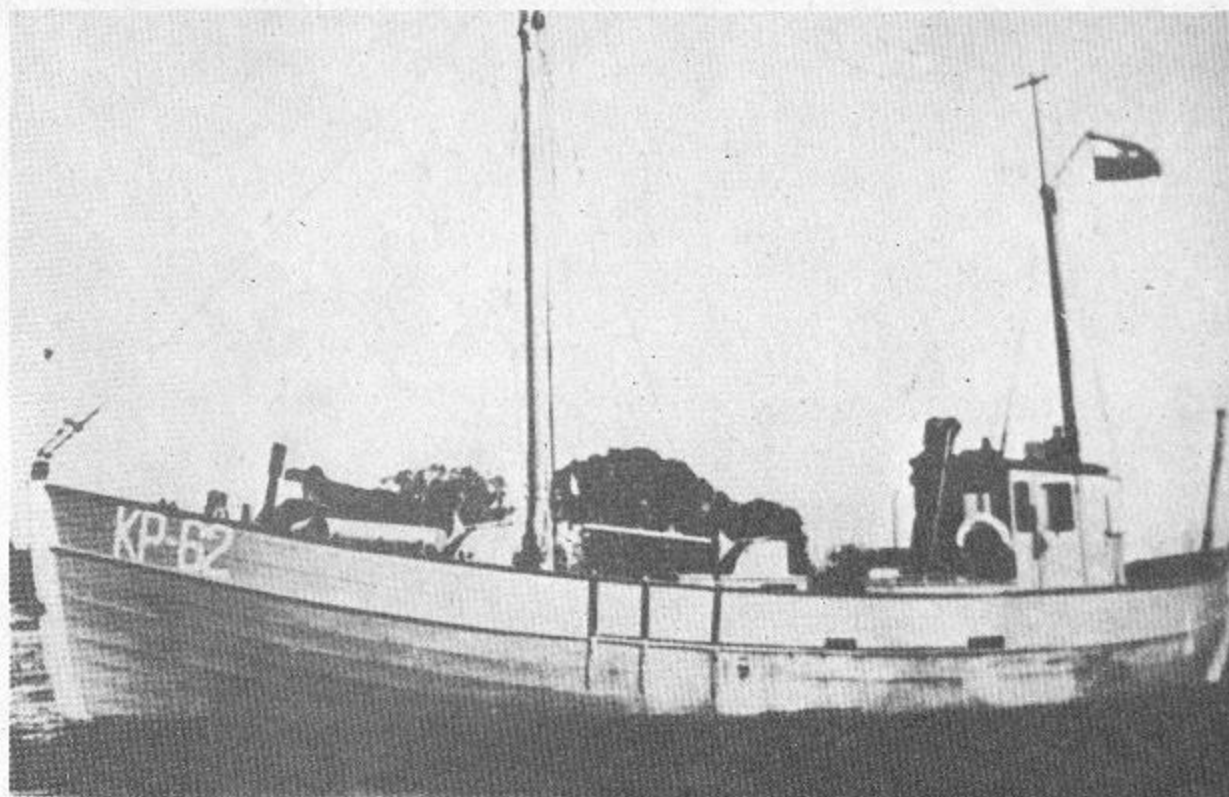
Po wojnie polska ekipa rewindykacyjna odnalazła „Kanię” w Hawrze. Kuter sprowadzono do kraju i w 1948 roku zaczęto znów eksploatować w charakterze statku dozorczego. W lutym 1950 roku jednostkę przejęła służba graniczna. Po roku, z uwagi na zły stan techniczny, oddano kuter do kasacji.

Wraz z „Kanią” służbę graniczną w tym samym zespole pełniły w latach pięćdziesiątych jednostki o znakach taktycznych „KP-32”, „KP-33”, „KP-34” i „KP-36”. Z wyjątkiem ostatniej z wymienionych jednostek, będącej motorówką o nie ustalonym dotąd pochodzeniu, były to kutry rybackie budowane w Ustce w latach 1947-1948. Trzy z

113. 114. Zatrzymany przez władze polskie kuter rybacki (na zdjęciu obok) po nieznacznej przebudowie, polegającej na zdjęciu ażurowej osłony sterówki, został wcielony do służby granicznej jako kolejna jednostka opatrzona znakiem burtowym „KP-34”

(oba zdjęcia ze zbiorów autora)





115. „KP-62” – jeden z kutrów zbudowanych w Darłowie

(fot. ze zbiorów autora)

nich nosiły przez pewien czas nazwy „Hübner”, „Kniewski”, „Rutkowski”, przy czym dopasowanie nazw do numerów burtowych sprawia trudność wobec sprzecznych danych, zachowanych w dostępnych źródłach. Były to kutry o wyporności 17 ton, wymiarach 12,9x4,2x2,5 m i prędkości 16,7 km/h (9 węzłów). Każdy uzbrojony był w ckm kalibru 7,62 mm Maxim wzoru 1910.

Należy podkreślić, że wśród jednostek pływających służby granicznej znajdowały się dwie jednostki o numerze burtowym „KP-34”. Numer ten nosiła, po wycofaniu z eksploatacji bądź przemianowaniu tak oznaczonego kutra serii usteckiej, była zachodnioniemiecka jednostka rybacka, zajęta przez władze polskie za przestępstwo graniczne*.

Inny typ kutra rybackiego wykorzystywanego w służbie granicznej reprezentują jednostki oznaczone: „KP-61”, „KP-62”, „KP-63” i

*W dniu 13 grudnia 1950 roku w skład jednostek pływających WOP wcielone zostały byłe zachodnioniemieckie kutry rybackie: „Brü-6”, „Brü-17” i „Brü-20”, które na mocy prawa – w związku z wielokrotnym naruszaniem polskich wód terytorialnych – przeszły na własność skarbu państwa, po wypłaceniu odszkodowań właścicielom. Być może druga jednostka o znaku „KP-34” to jeden z owych trzech zatrzymanych kutrów.

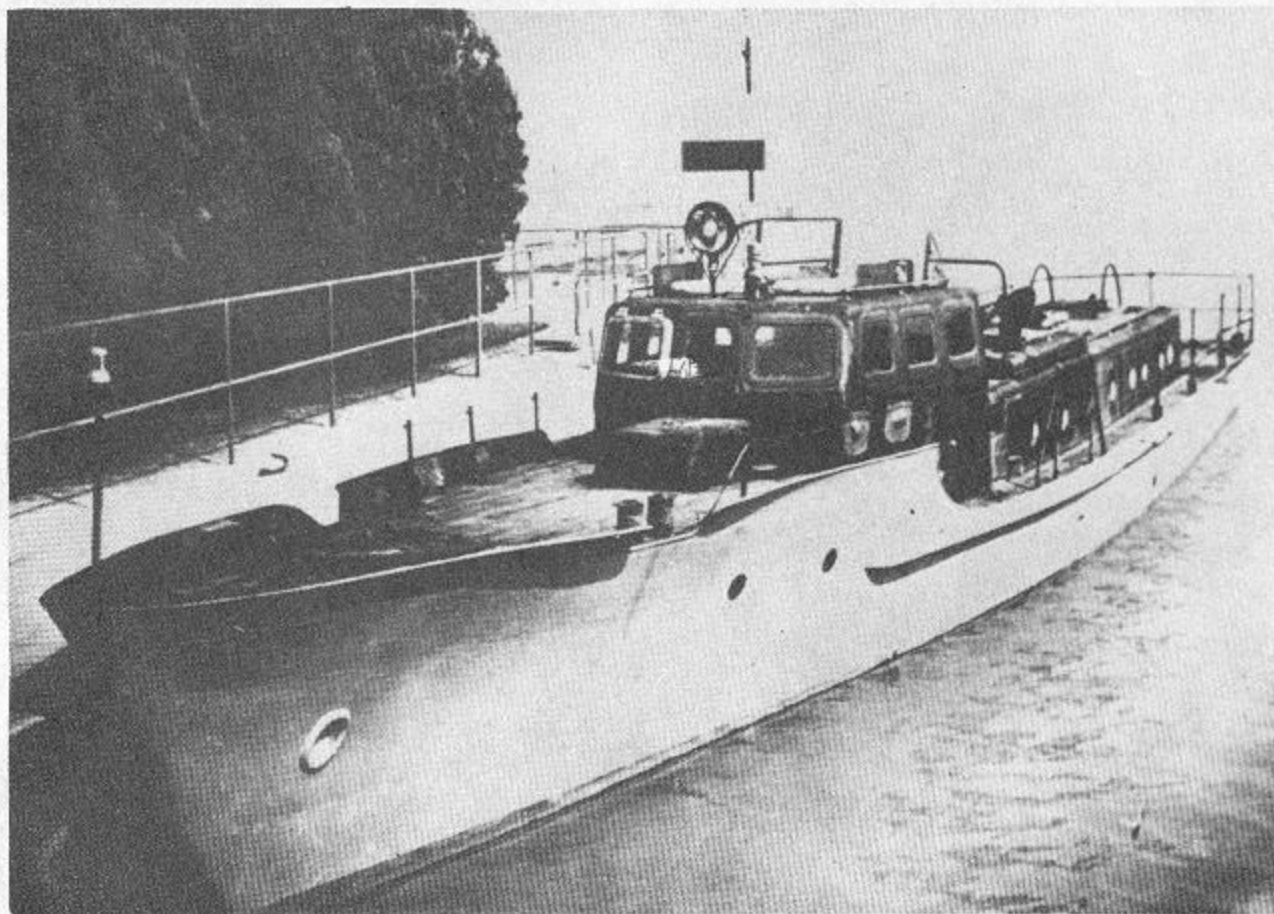
„KP-64”. Budowane w 1947 roku w Darłowie, miały 35 ton wyporności, wymiary 16,5x4,6x2,2 m i rozwijały prędkość 13 km/h (7 węzłów). Uzbrojone były tak samo jak kutry serii usteckiej.

Na tym zamyka się lista kutrów patrolowych pierwszego pokolenia. Lista ta ma pewne braki, które być może uda się usunąć w toku dalszych badań*. Oprócz jednostek trudnych do zidentyfikowania pominięty został eksploatowany w WOP-ie w połowie lat pięćdziesiątych „Okoń” – dawny ciężki kuter uzbrojony „Nieuchwytny” z Oddziału Wydzielonego Rzeki Wisły. Ponieważ tę nietypową jednostkę trudno zaliczyć zarówno do okrętów patrolowych, jak i kutrów patrolowych, wypada ją raczej omówić wraz z pomocniczym taborem pływającym Marynarki Wojennej, w skład którego wchodziła również po wojnie.

W odróżnieniu od kutrów i motorówek patrolowych pierwszej powojennej generacji, które przed rozpoczęciem służby granicznej miały w przeważającej większości zupełnie inne przeznaczenie i wymagały przebudowy, wszystkie jednostki reprezentujące następne pokolenia konstruowane były z myślą o powierzeniu im tej służby.

Drugą generację zapoczątkowały kutry budowane w węgierskiej stoczni Balaton-Füred w latach 1953-1954, zgodnie z polskim zamówieniem na dostawę serii patrolowców rzecznych i zalewowych. Podniesienie bandery na pierwszym z nich, który otrzymał znak burtowy „KP-105”, odbyło się 22 lipca 1954 roku. W latach 1956-1958 wcielano sukcesywnie do służby dalsze jednostki: „KP-101”, „KP-102”, „KP-103”, „KP-104”, „KP-106”, „KP-107”. Miały one 27 ton wyporności pełnej, wymiary 21,1x2,7x1,3 m. Uzbrojenie stanowił jeden wkm DSzK kalibru 12,7 mm. Napęd: 2 silniki Skoda, o łącznej mocy 265 kW (360 KM). Zasięg wynosił 222 km (120 mil morskich), a prędkość maksymalna 26 km/h (14 węzłów). Załoga liczyła 8 ludzi.

*Do jednostek, których wyglądu oraz danych nie udało się jak dotąd odtworzyć, lub których pierwotne nazwy bądź oznaczenia trudno było dopasować do przedstawionych w tej książce kutrów patrolowych, należą: polniemiecka motorówka „M-28” (przekazana 6 lutego 1950 roku przez Szczeciński Urząd Morski), były ścigacz „Aldona” – „M-33” (przekazany 21 kwietnia 1959 roku przez Żeglugę Przybrzeżną), kutry „Koń-1” i „Koń-29” (przekazane 26 czerwca 1950 roku przez Ministerstwo Żeglugi), motorówka „Wi-cek”, kuter „Pilot-26”, motorówka „Renatka” (z Zarządu Portu Szczecin) i motorówka „Hala”.



116. Kuter patrolowy drugiej generacji, produkcji węgierskiej

(fot. ze zbiorów autora)

Jednostki te pełniły służbę na morskiej granicy państwa do 1974 roku. Pięć spośród nich przeznaczono do kasacji. Pozostałe dwie ustawione zostały na lądzie: jedna – na poligonie chemicznym w garnizonie Świnoujście, druga – w ośrodku wiedzy morskiej w Centrum Szkolenia Specjalistów Marynarki Wojennej w Ustce.

Do jednostek tych, gdy pełniły jeszcze służbę, dołączyły na początku drugiej połowy lat pięćdziesiątych kutry patrolowe zbudowane na licencji radzieckiej przez Stocznnię Marynarki Wojennej. Ujawniły one duże zalety, zarówno na zalewowych bądź zatokowych wodach osłoniętych, jak i na otwartym morzu. Kutry te uzbrajano w podwójnie sprzężone wkm plot. lub w pojedyncze wkm 12,7 mm DSzK. Konstrukcje kadłubów są takie same jak konstrukcje omówionych wcześniej kutrów trałowych. W traktującym o nich rozdziale podane zostały dane taktyczno-techniczne, odnoszące się do kutrów patrolowych.

Nieco wcześniej od wspomnianych wyżej kutrów, w 1955 roku wcielona została w skład zespołu rzeczno pierwsza z serii motorówek patrolowych, popularnych „emek”, skonstruowanych specjalnie dla



117. „KP-109” – jeden z kutrów patrolowych drugiej generacji, zbudowanych na licencji radzieckiej, w wariantcie uzbrojenia w postaci pojedynczego wkm

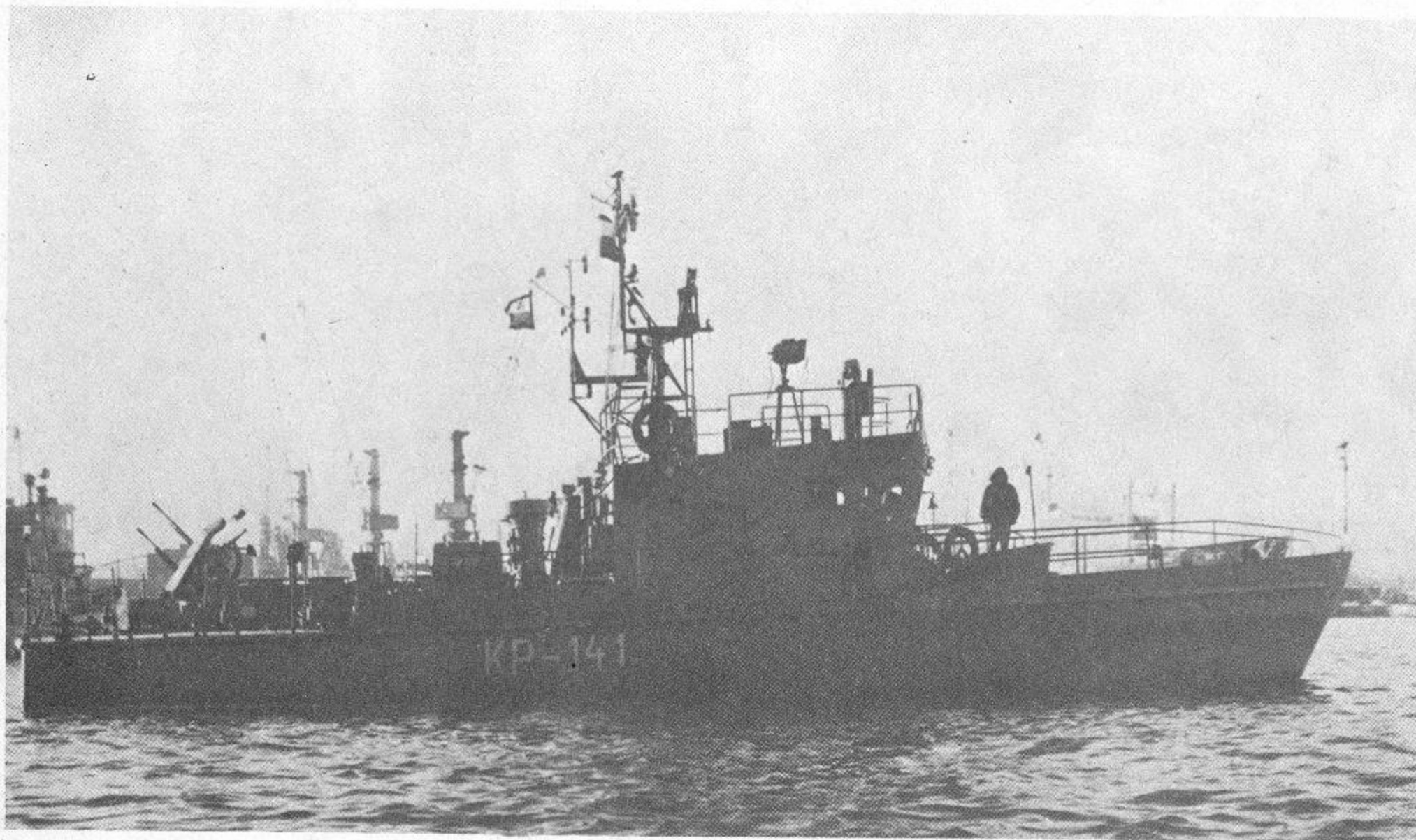
(fot. J. Marszałkowski)

ochrony wód granicznych na zachodzie. Po usprawnieniu metod technicznej ochrony granicy w dolnym biegu Odry zmieniły się zadania powierzone pełniącym tam służbę, omawianym motorówkom. Przedsięwzięcia operacyjne zastąpione zostały funkcjami transportowymi. Tę ostatnią rolę spełnia większość motorówek aktualnie służących pod banderą z zielonym otokiem. Wyjątek stanowią motorówki operacyjne, które reprezentują ten sam typ, co kutry hydrograficzne trzeciego pokolenia, przedstawione w rozdziale traktującym o małych jednostkach tego rodzaju. Charakterystyka wspomnianych motorówek ope-



118. „M-85” – współczesna motorówka operacyjna służby granicznej

(fot. S. Pudlik)



119. „KP-141”, reprezentujący jedną z dwóch serii współczesnych kutrów patrolowych

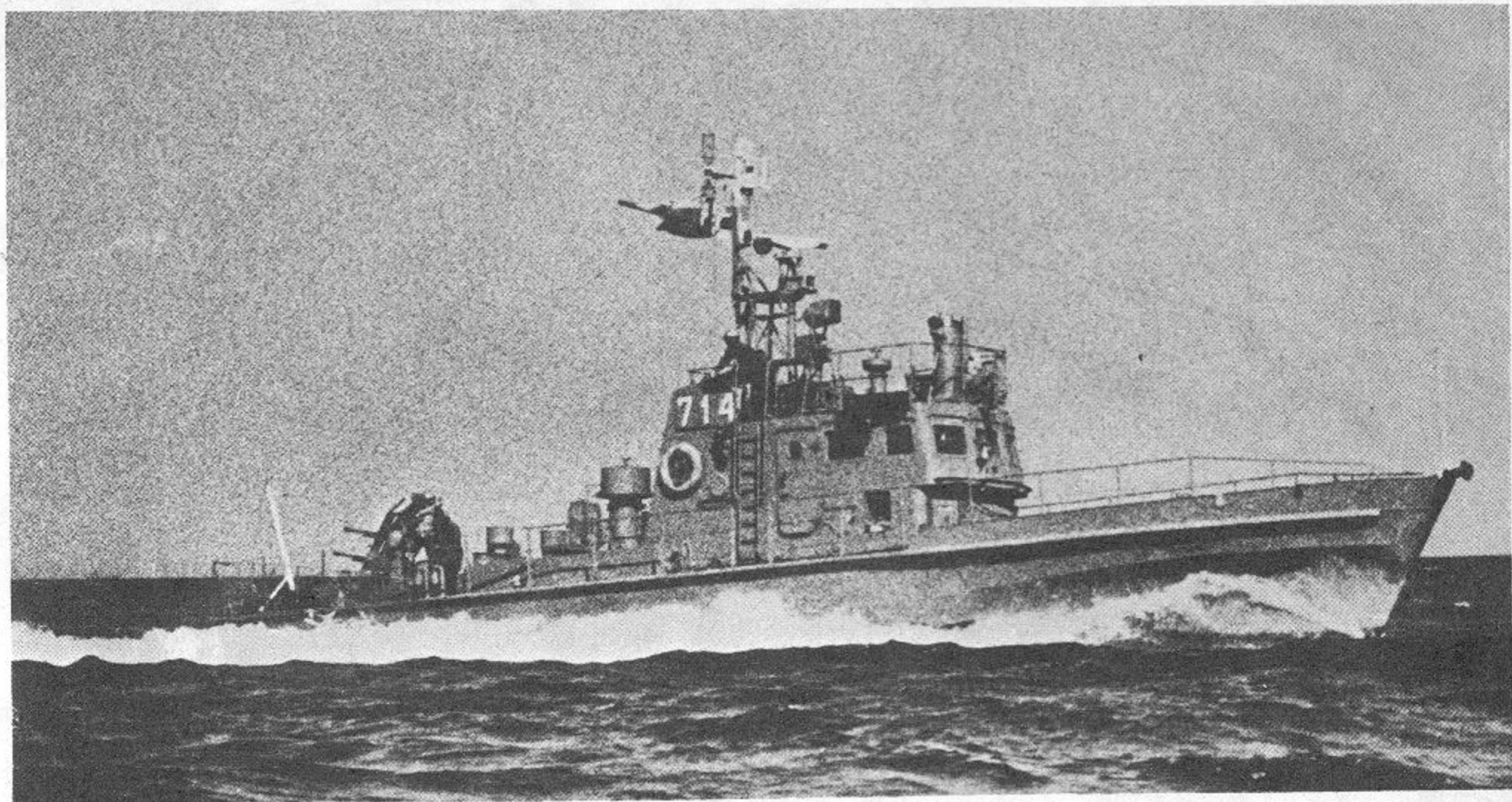
(fot. S. Pudlik)

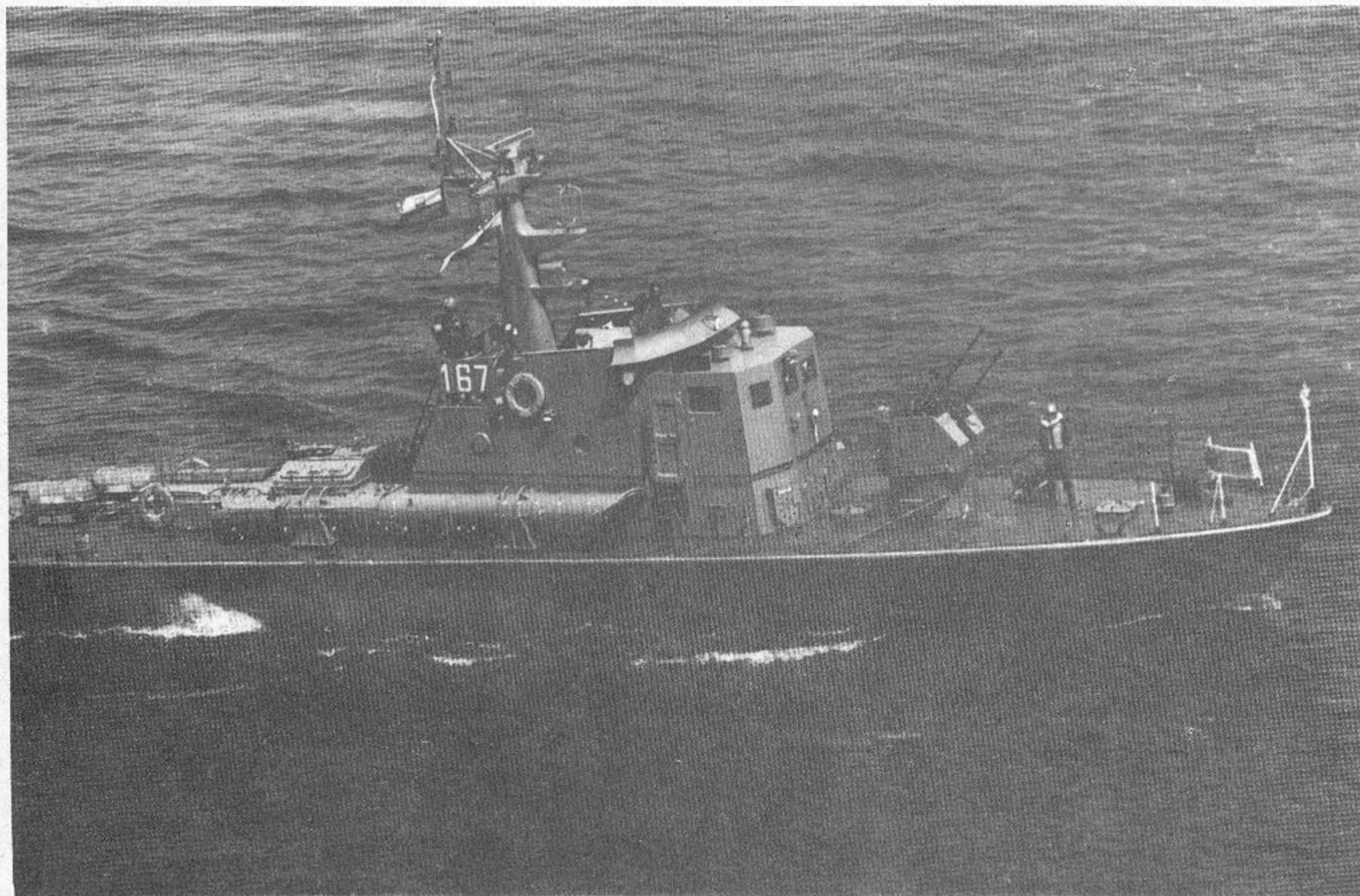
120. Bliźniaczy kuter z częściowo przebudowaną nadbudówką

(fot. J. Marszałkowski)

121. Kuter patrolowy „722” – przedstawiciel serii większych jednostek tej klasy, należących do trzeciej generacji

(fot. J. Marszałkowski)





122. Kuter z tej samej serii, z wyrzutniami torpedowymi na pokładzie

(fot. S. Pudlik)

racyjnych, do których należy między innymi „M-85” (na rysunku) przedstawia się następująco: wyporność pełna 41 ton, wyporność standardowa 37 ton, wymiary 18x4,5x1,5 m, bez uzbrojenia, silnik Wola o mocy 110 kW (150 KM), prędkość 18 km/h (9,6 węzła), załoga 6 ludzi.

Do trzeciego pokolenia kutrów patrolowych należą jednostki o nowoczesnych rozwiązaniach konstrukcyjnych, dużej dzielności morskiej i wysokich walorach eksploatacyjnych. Reprezentują je seryjne patrolowce dwóch typów. Jednostki większego typu występują częściowo w wariantcie patrolowo-torpedowym. Poza uzbrojeniem artyleryjskim dysponują one wyrzutniami torpedowymi, których zainstalowanie wymagało odmiennego niż w pierwszym wariantcie rozwiązania nadbudówki w części rufowej.

Zakończenie

Kończąc przegląd okrętów bojowych oraz specjalnego przeznaczenia, pełniących służbę w 35-leciu Marynarki Wojennej PRL, trzeba poświęcić słów parę pewnym lukom tego opracowania. Mimo starań o jak najdokładniejsze przedstawienie wszystkich reprezentantów klas objętych tematem, sylwetki niektórych jednostek z pierwszych powojennych lat (jak np. ścigacza „Bitnego” czy kilku kutrów i motorówek granicznych) nie zostały zrekonstruowane wskutek braku bądź szczupłości materiałów źródłowych. Z podobnych powodów opisy paru okrętów są w porównaniu z innymi skąpe i częściowo opierają się na przypuszczalnych danych. Z innych, zrozumiałych względów, informacje o najnowszych nabytkach naszej floty zostały mniej rozbudowane niż charakterystyki przedstawicieli poprzednich generacji.

Nie jest wykluczone, że w ewentualnym następnym wydaniu tej książki uda się wyeliminować wspomniane braki. Dużą pomocą byłyby tu krytyczne uwagi Czytelników. Wszak nie brak znawców przedmiotu – weteranów marynarskiej służby, profesjonalistów i hobbystów zajmujących się dziejami floty, kolekcjonerów zdjęć okrętów... Przysłanie do Wydawnictwa Morskiego sprostowań lub uzupełnień, jak również udostępnienie do reprodukcji posiadanych być może w prywatnych zbiorach fotografii nie istniejących już jednostek, których zabrakło w tym zbiorze – stanowiłoby cenny wkład w zobrazowanie całokształtu rozwoju ludowej Marynarki Wojennej. Przy okazji warto dodać, że mile widziane byłyby także wiadomości o dawnym pomocniczym taborze pływającym – zasługującym na odzwierciedlenie w podobnym zbiorze.

Istnieją też szanse zastąpienia w przyszłości konkretami ogólnikowych stwierdzeń, które przewijają się w partiach tekstu dotyczących sporej liczby okrętów z trzeciego pokolenia. Flota modernizuje się. Pewne typy okrętów (m.in. niszczyciele „Grom” i „Wicher”, dwuwyrzutniowe kutry torpedowe czy kutry trałowe do niedawna współczesnej generacji) zostały wycofane z linii. Zapewne stworzy to możliwość opublikowania rozszerzonych charakterystyk taktyczno-technicznych owych jednostek.

Miejsce wycofanych okrętów zajmują nowocześniejsze od nich. Rozwój poszczególnych klas trwa nadal. Na przykład 29 sierpnia 1981 roku podniesiono banderę na kutrze ratowniczym typu „R-30”, nazwanym ORP „Gniewko”. Został on zbudowany w Stoczni Marynarki Wojennej im. Dąbrowszczaków. W Stoczni im. Lenina w Gdańsku powstała nowa „Iskra”, która z dniem 11 sierpnia 1982 roku weszła w skład Marynarki Wojennej i rozpoczęła służbę żaglowca szkolnego WSMW, kontynuatora tradycji zasłużonego szkunera o tej nazwie. W tym samym roku – 27 listopada – służbę hydrograficzną zasiłowały dwa okręty: ORP „Heweliusz” i ORP „Arctowski” – również krajowej budowy. Przybyło też małych jednostek hydrograficznych. 28 grudnia 1983 roku odbyło się podniesienie bandery na nowoczesnym okręcie rakietowym, który otrzymał nazwę ORP „Górnik”. W następnym roku dołączył doń bliźniaczy ORP „Hutnik”. W dniu 21 czerwca 1986 r. w porcie wojennym Gdynia-Oksywie uroczystie nadano nazwę „Orzeł” nowemu okrętowi podwodnemu – imiennikowi dwóch poprzedników pod białą-czerwoną banderą. A więc rośnie już czwarta generacja...

Omówienie źródeł

Podstawowym tworzywem tej książki był – jak się rzekło na wstępie – materiał zawarty w cyklu artykułów pod tytułem *Trzy pokolenia*, opublikowanych na łamach „Morza” w latach 1973-1976. Zgromadzony został, podobnie jak uzupełnienia umożliwiające postępem w badaniach dziejów floty oraz wynikające z dalszego jej rozwoju, przede wszystkim w archiwach dowództwa i jednostek Marynarki Wojennej, w salach tradycji zespołów okrętów, w toku spotkań z licznymi weteranami morskiej służby, którzy życzliwie dzielili się wspomnieniami i chętnie udostępniali do reprodukcji zdjęcia nie istniejących już jednostek pływających.

Większość rysunków okrętów wykonana została na podstawie planów generalnych – głównie stocznioowych, rzadziej modelarskich, publikowanych w miesięcznikach „Morze” i „Modelarz”. Przy braku dokumentacji niezbędna była rekonstrukcja, wymagająca analizy materiału fotograficznego. Wielce pomocne okazały się modele dawnych jednostek pływających, eksponowane w Muzeum Marynarki Wojennej i w marynarskich salach tradycji, jak również przechowywane przez osoby prywatne. Odtworzenie kilku planów stało się możliwe dzięki pomiarom okrętów czekających na kasację bądź przekształconych w obiekty szkoleniowe i ustawionych na lądzie.

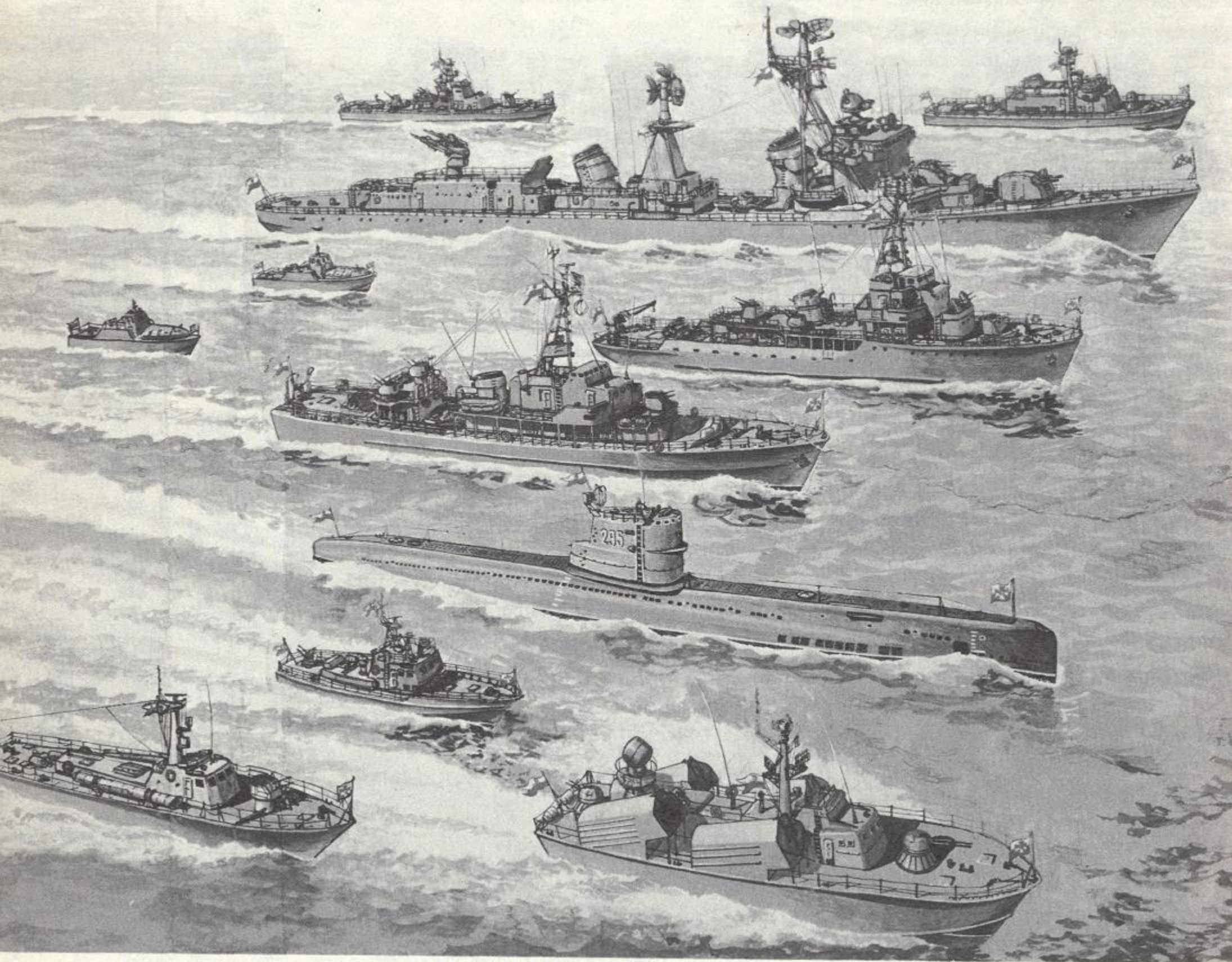
Literaturę uzupełniającą stanowiły „Biuletyny Historyczne”, wydane przez Zarząd Polityczny Marynarki Wojennej, a także praca Jerzego Pertka *Od „Korsarza” do nowego „Wichra”* (Wydawnictwo Morskie, 1959), będąca zarysem rozwoju floty w 15-leciu ludowej Marynarki Wojennej. Z książki tego samego autora pod tytułem *Wiel-*

kie dni małej floty (Wydawnictwo Poznańskie, 1972), głównie zaś z opracowanego przez Jerzego Micińskiego dodatku do niej: *Okręty Polskiej Marynarki Wojennej 1939-1945, sylwetki i dane taktyczno-techniczne – część I, flota morską*, zaczerpnięte zostały dotyczące tego okresu informacje o okrętach mających przedwojenne i wojenne tradycje. Natomiast wiadomości na temat tych, które przed bądź po służbie w Marynarce Wojennej były jednostkami Polskiej Marynarki Handlowej, pochodzą z książki Jerzego Micińskiego i Stefana Kolińskiego *Pod polską banderą* (Wydawnictwo Morskie, 1962).

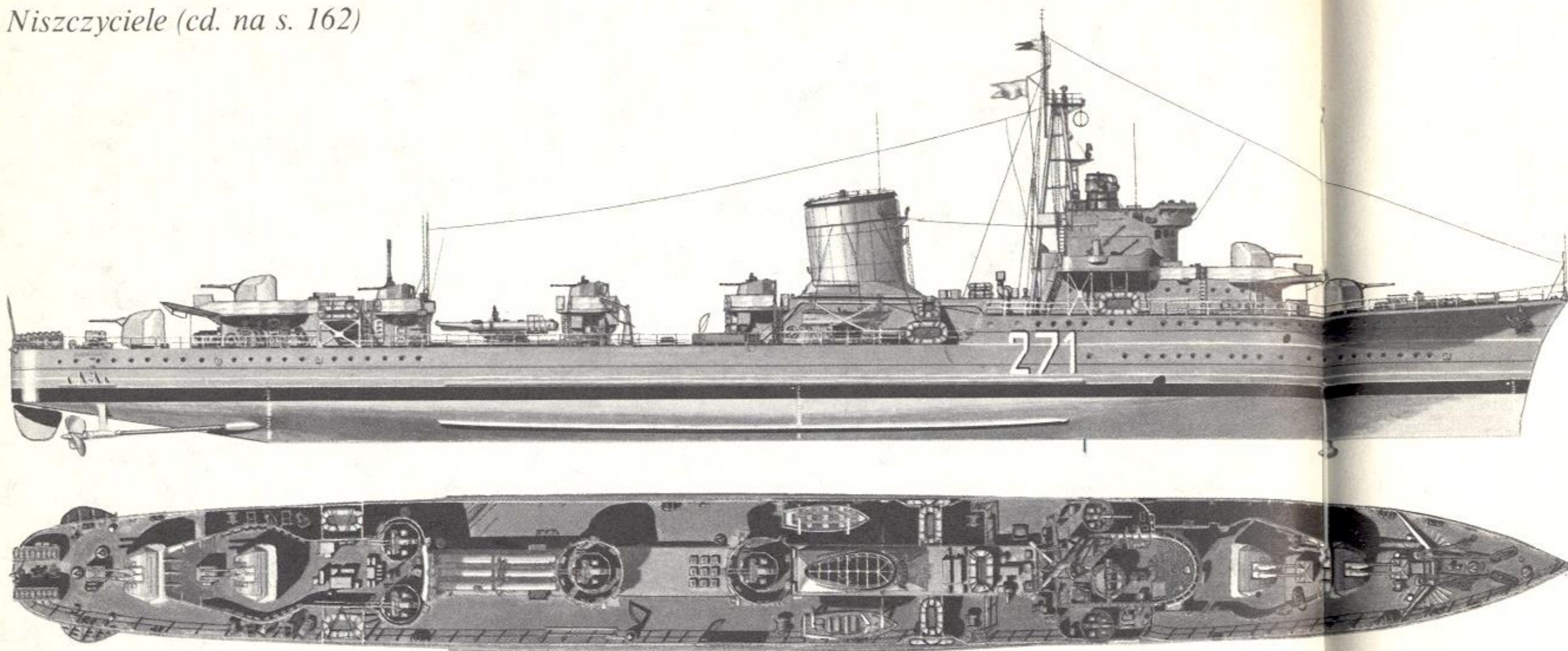
Kolejną grupę źródeł tworzą publikacje traktujące o ochronie morskiej granicy państwa. Należą do nich wspomnienia Stanisława Mańkowskiego *Pod banderą z zielonym otokiem* (Wydawnictwo MON, 1967) oraz *Zarys historii ochrony granicy morskiej w Polsce* tegoż autora, wydany w 1967 roku przez Zarząd Polityczny Wojsk Wewnętrznych. Zawarte tam dane zostały skonfrontowane z rezultatami badań Henryka Kuli, przedstawionymi przez niego w książce *Granica morską PRL, 1945-1950* (Wydawnictwo MON, 1979).

Szczegółowych informacji o WOP-owskim rozdziale dziejów zasłużonego pościgowca „Batory” dostarczyła monografia tego okrętu, *Kuter pościgowy „Batory”* (Wydawnictwo MON, 1974), Mieczysława Kuligiewicza. Należy podkreślić, że ten nieżyjący już niestety, wybitny znawca jednostek pływających, zwłaszcza małych i zapomnianych, udostępnił w trakcie opracowywania niniejszej książki swe bogate zbiory i służył wyjaśnieniami, dzieląc z autorem troskę o możliwie najpełniejsze przedstawienie rozwoju poszczególnych klas okrętów naszej Marynarki Wojennej.

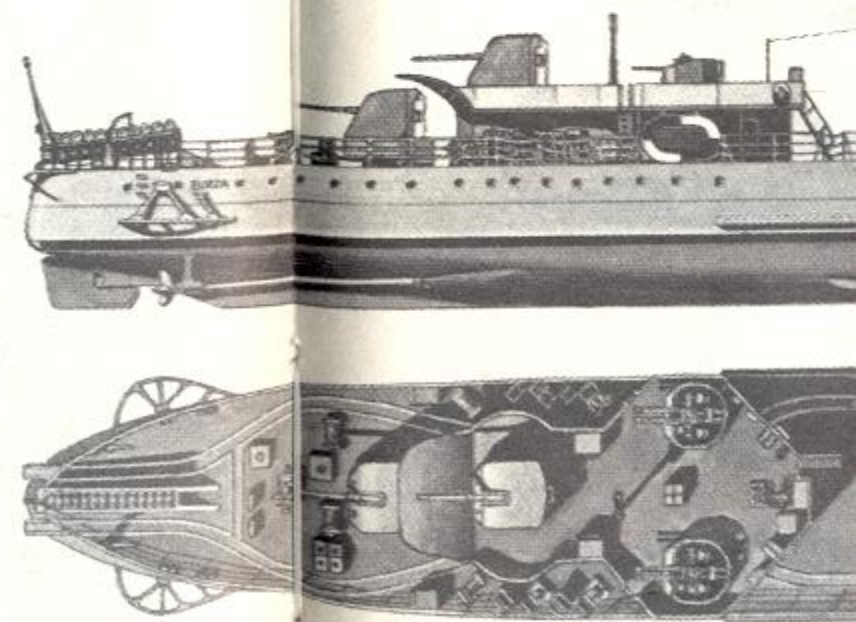
Korzystanie z literatury zagranicznej ograniczało się do przejrzenia roczników flot *Jane's Fighting Ships*, 1950-1951, 1951-1952 i 1953-1954, w celu uzupełnienia informacji o dawnych numerach burtowych okrętów, które w pierwszych latach powojennych przeszły pod polską banderę z Marynarki Wojennej ZSRR oraz z alianckiego demobilu. Te same źródła dostarczyły materiału porównawczego, przydatnego podczas ustalania danych taktyczno-technicznych jednostek skonstruowanych w krajach zachodnich, a eksploatowanych w początkowym okresie rozwoju ludowej Marynarki Wojennej.

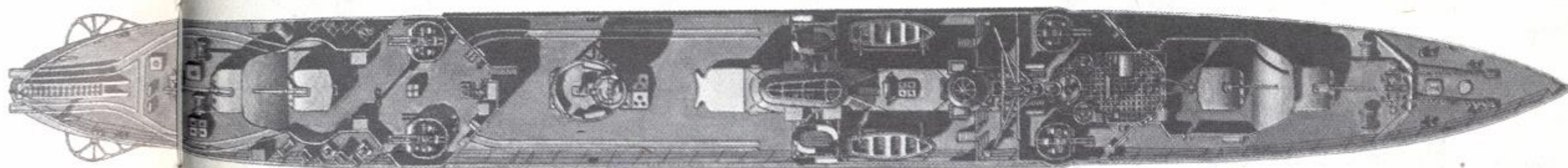
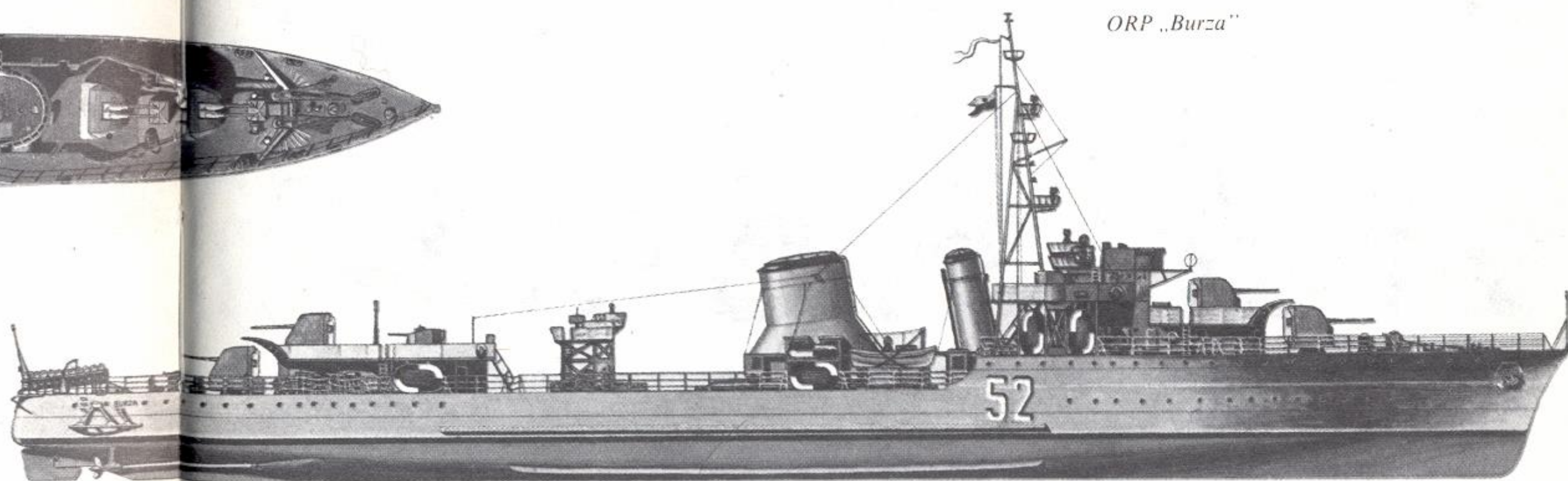
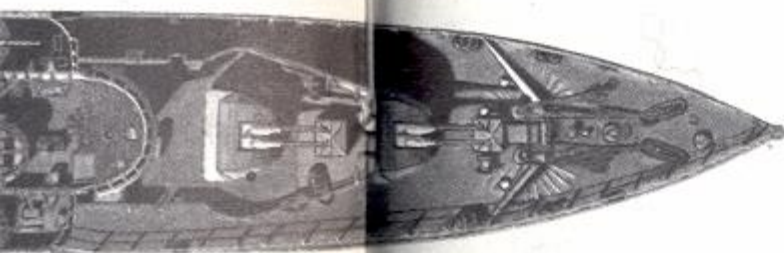
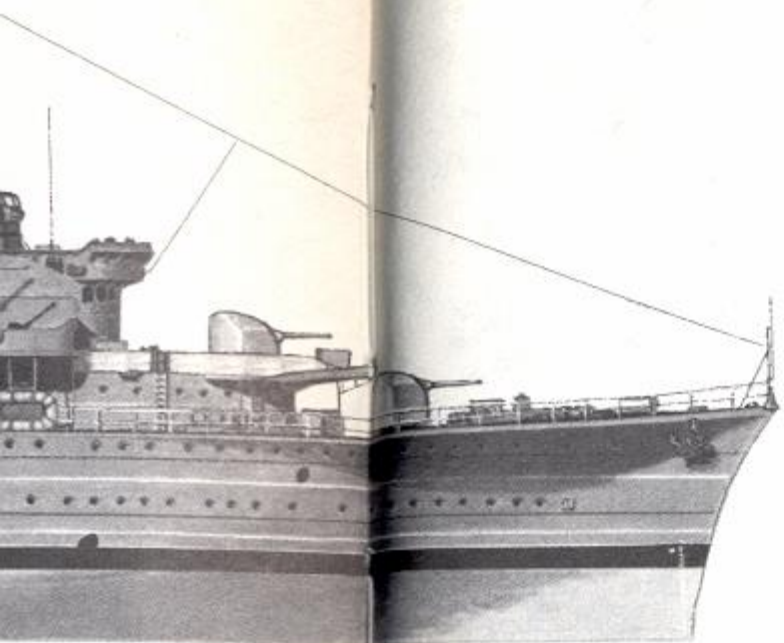


*Rysunki okrętów bojowych i specjalnego przeznaczenia
pełniących służbę w Marynarce Wojennej PRL w latach
1945-1980 (skala 1:500 i 1:250)*

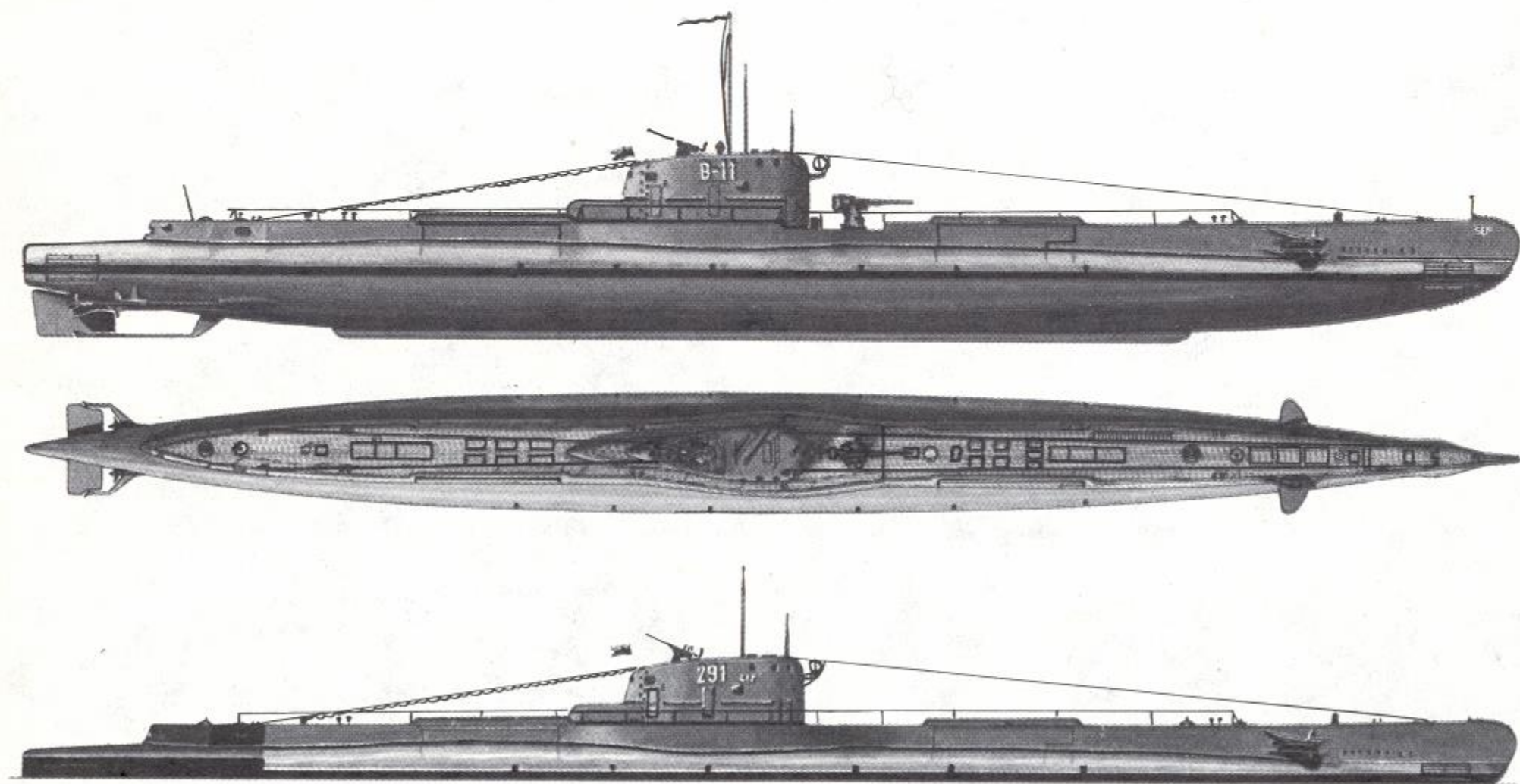


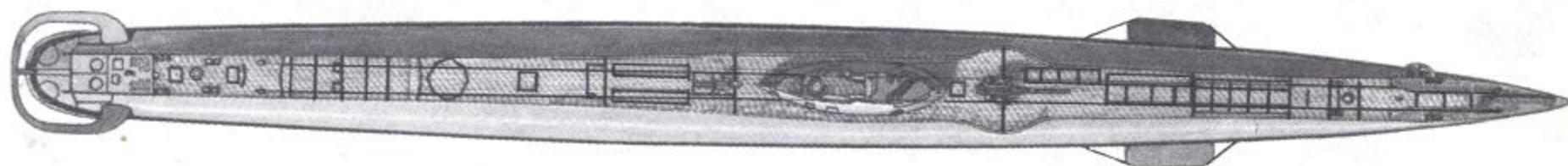
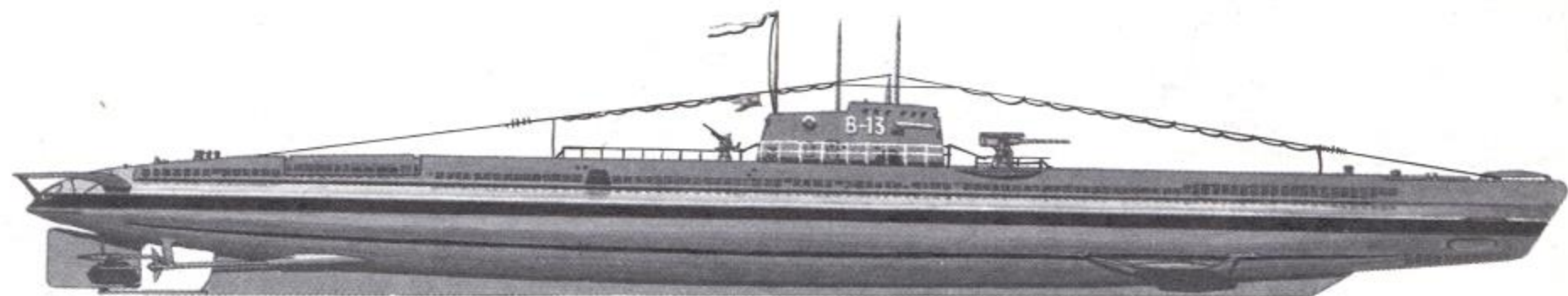
ORP „Błyskawica”





ORP „Sęp” (z działem przed kioskiem oraz po jego demontażu)

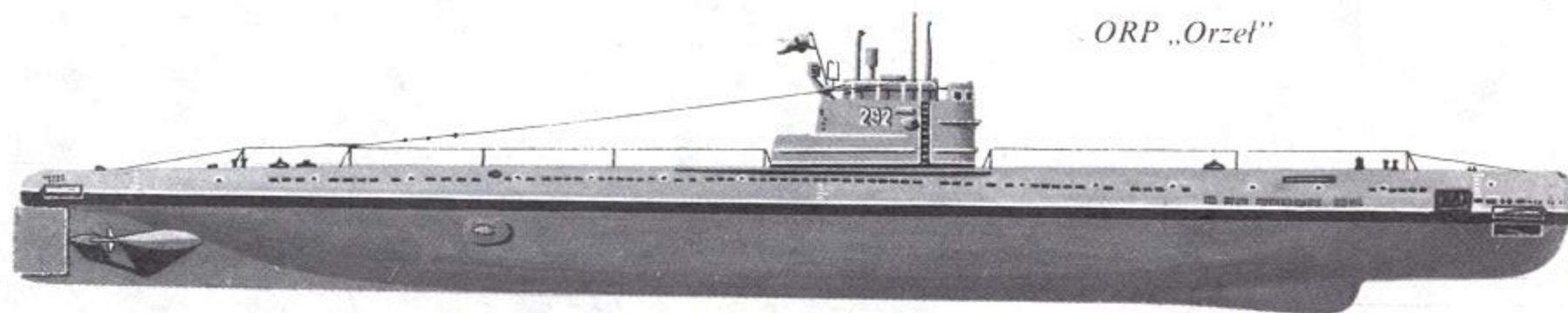




ORP „Żbik”

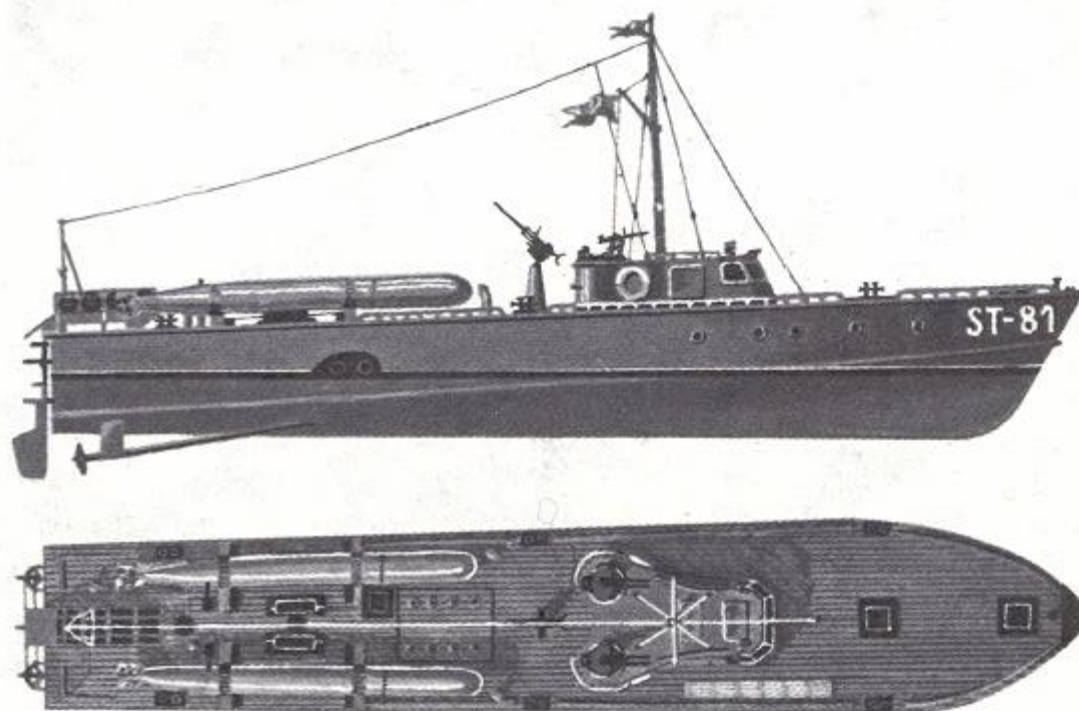


ORP „Krakowiak”

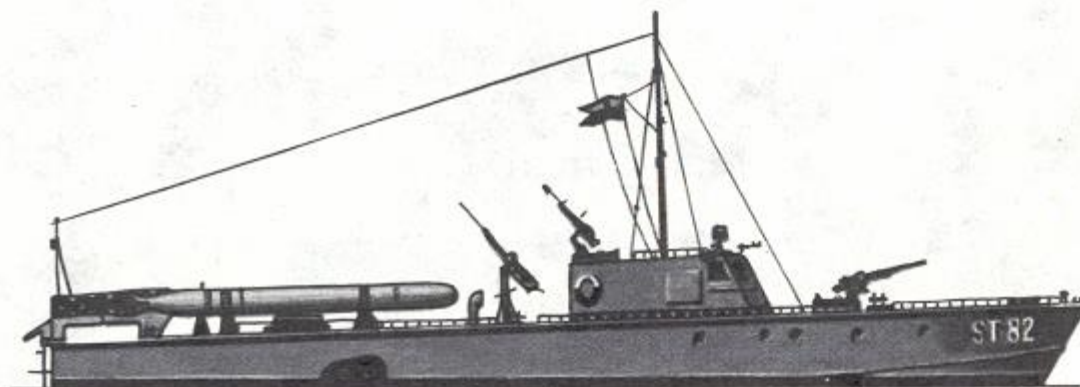


ORP „Orzeł”

Kutry torpedowe i rakietowe



„ST-81” (w początkowej wersji)

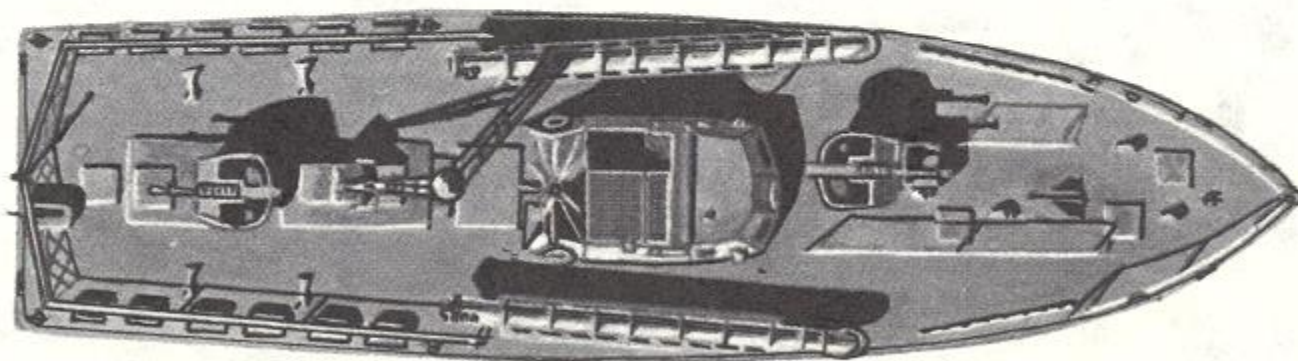
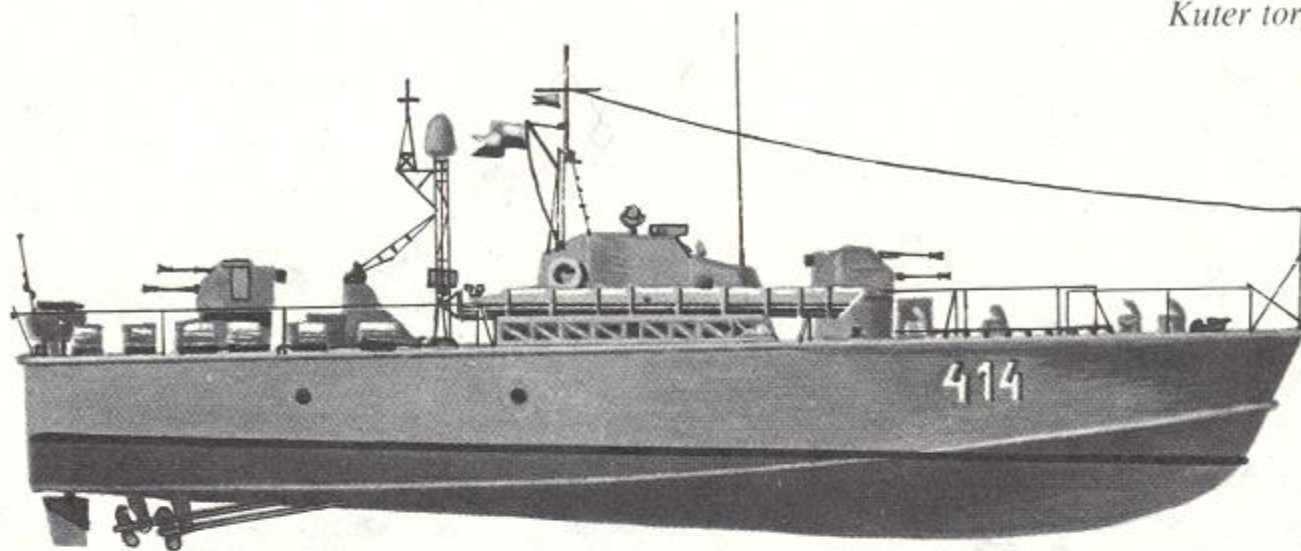


„ST-82” (w początkowej wersji)

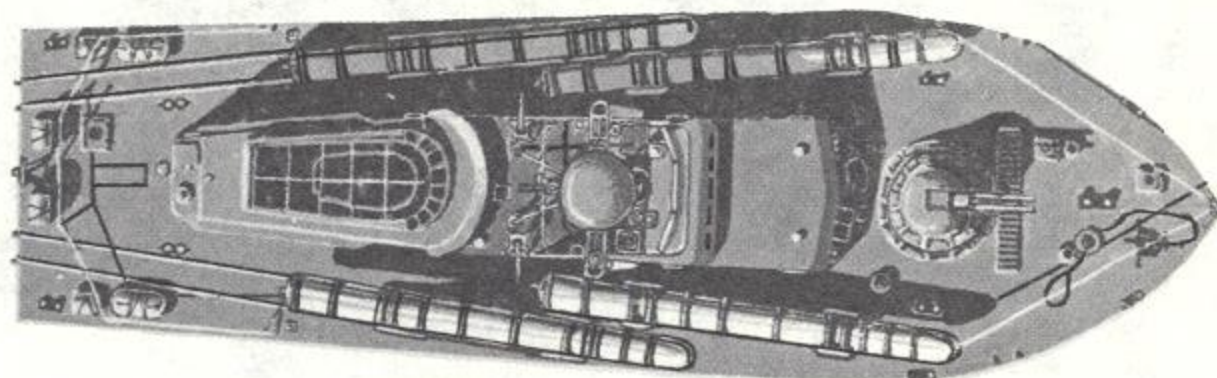
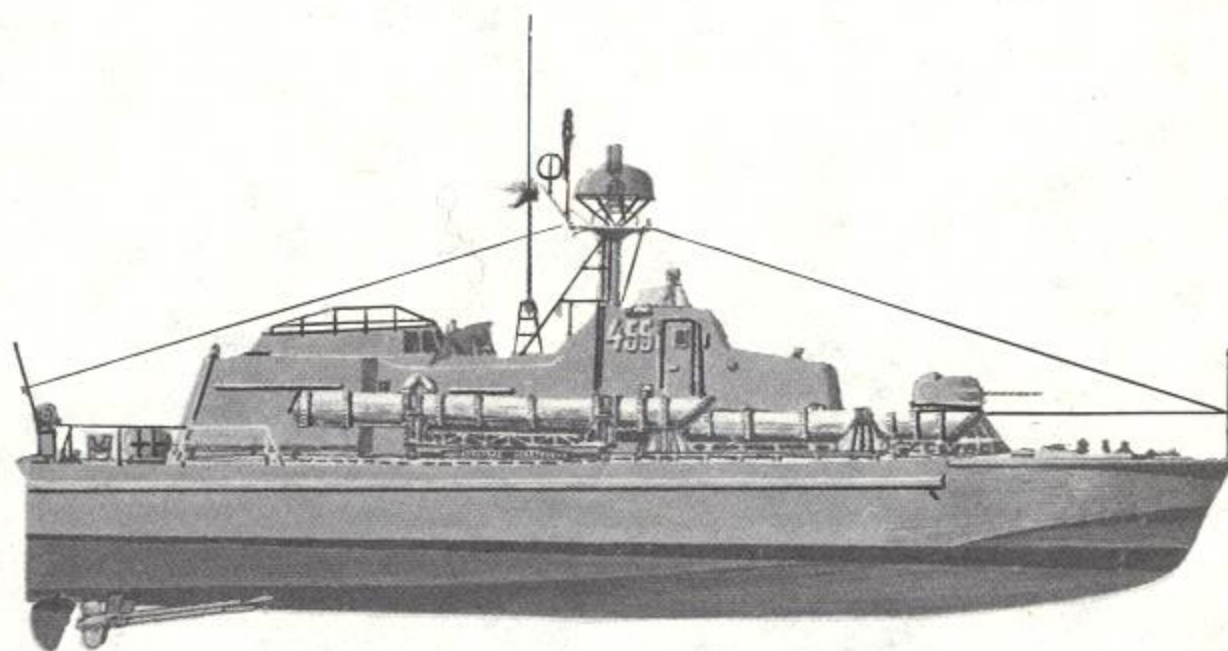
„KT-82” (po częściowym przebrojeniu, którym
objęty był również „KT-81”, co upodobiło obie
jednostki)



Kuter torpedowy „414”

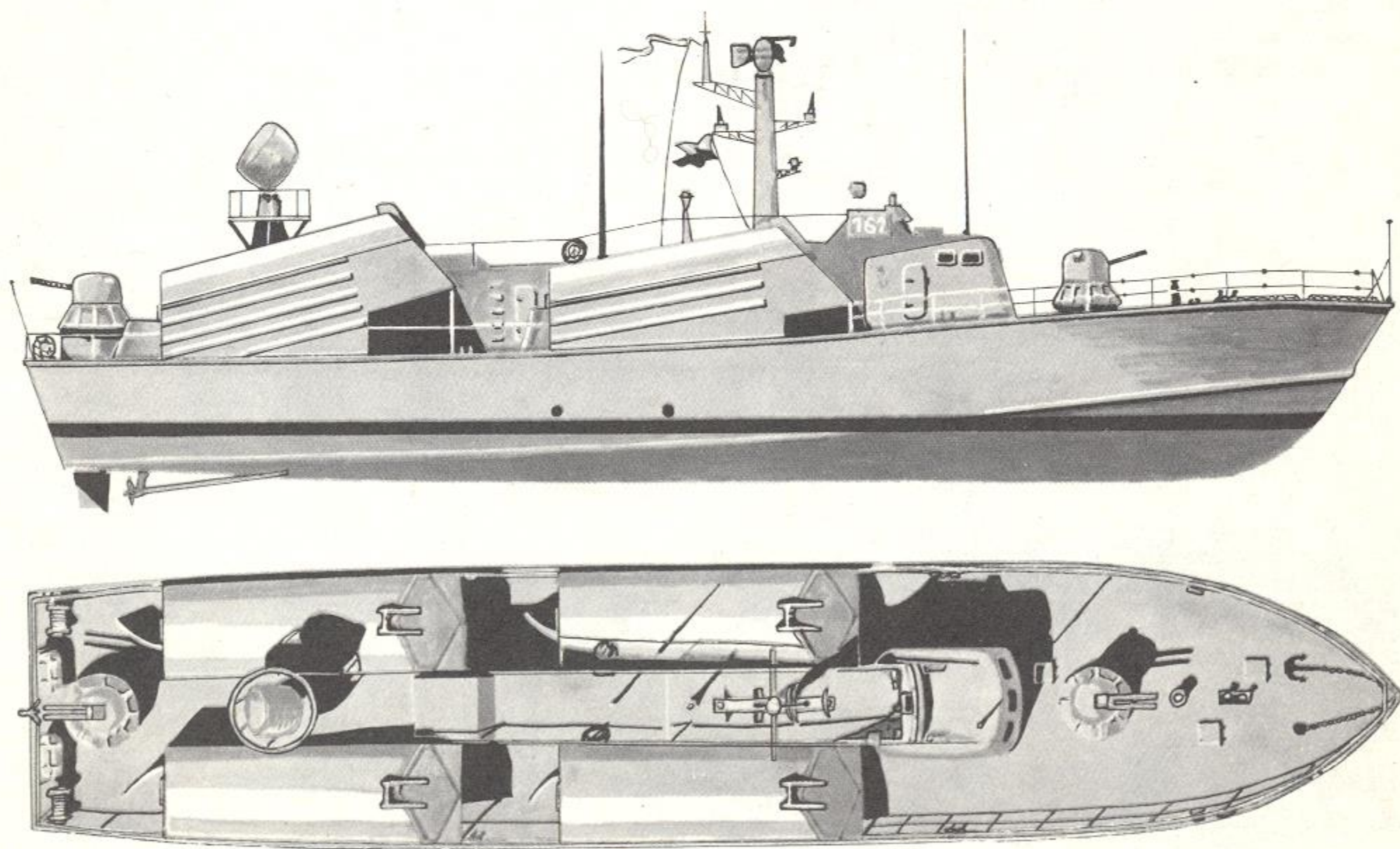


*Kuter torpedowy „451” – prototypowa jednostka
serii czterowrzutniowych jednostek tej klasy,
skonstruowanych w kraju*

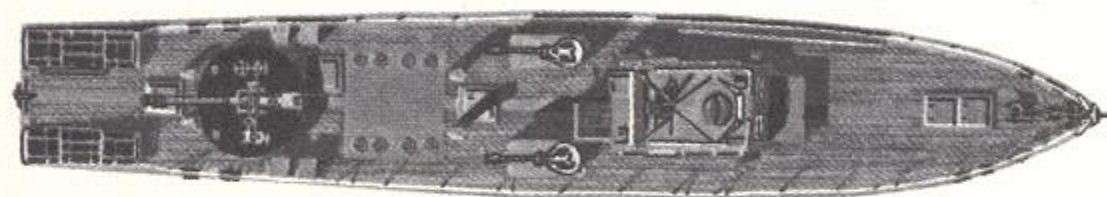


*Kuter torpedowy „455” – przedstawiciel wersji
seryjnej*

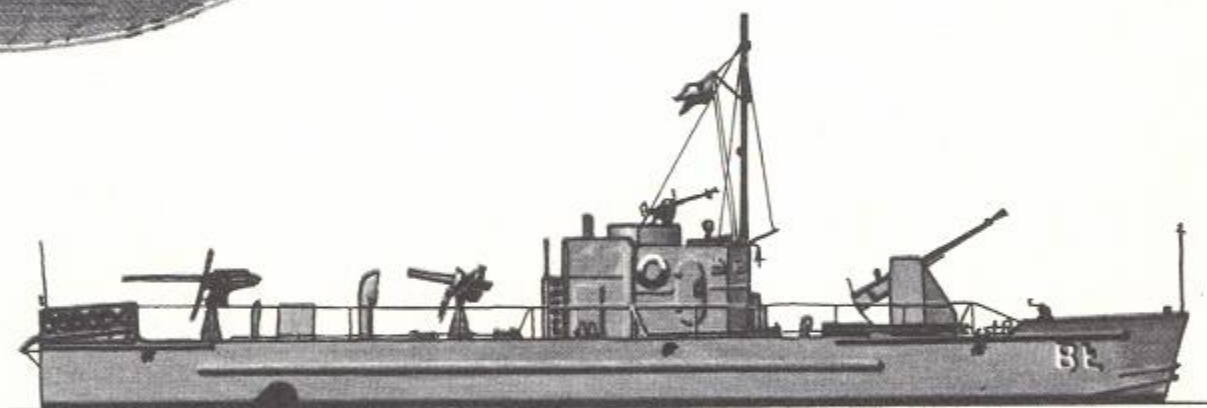
Kuter rakietowy „162”



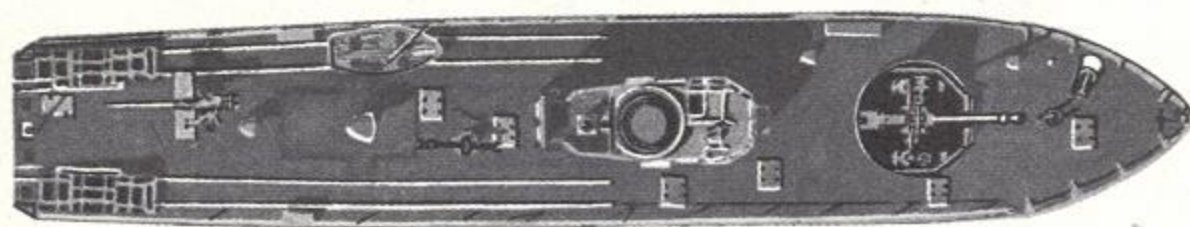
Ścigacze okrętów podwodnych i dozorowce



Mały ścigacz okrętów podwodnych „Śmiały”



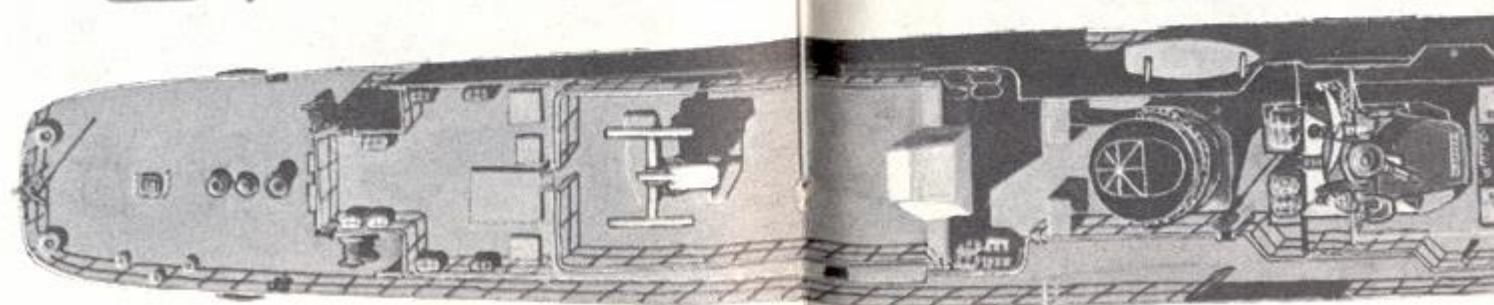
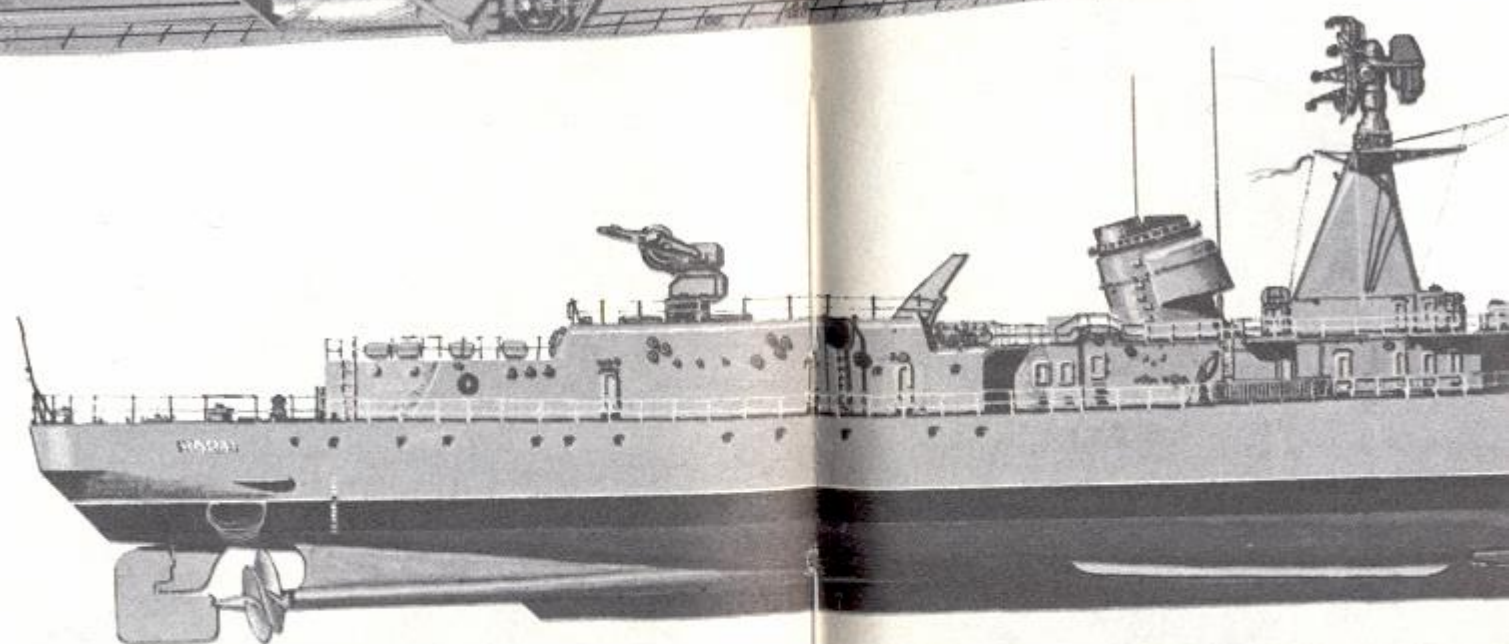
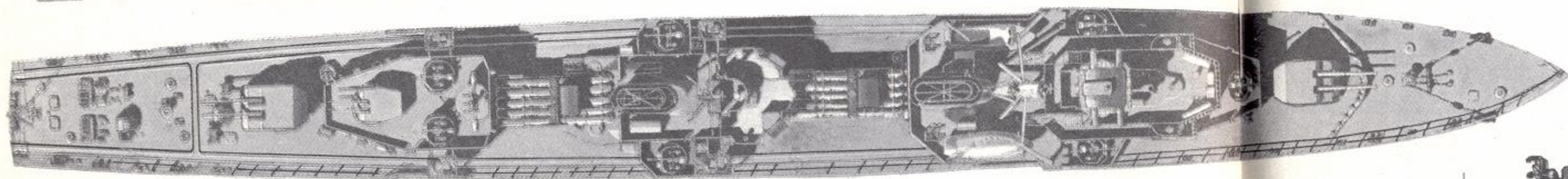
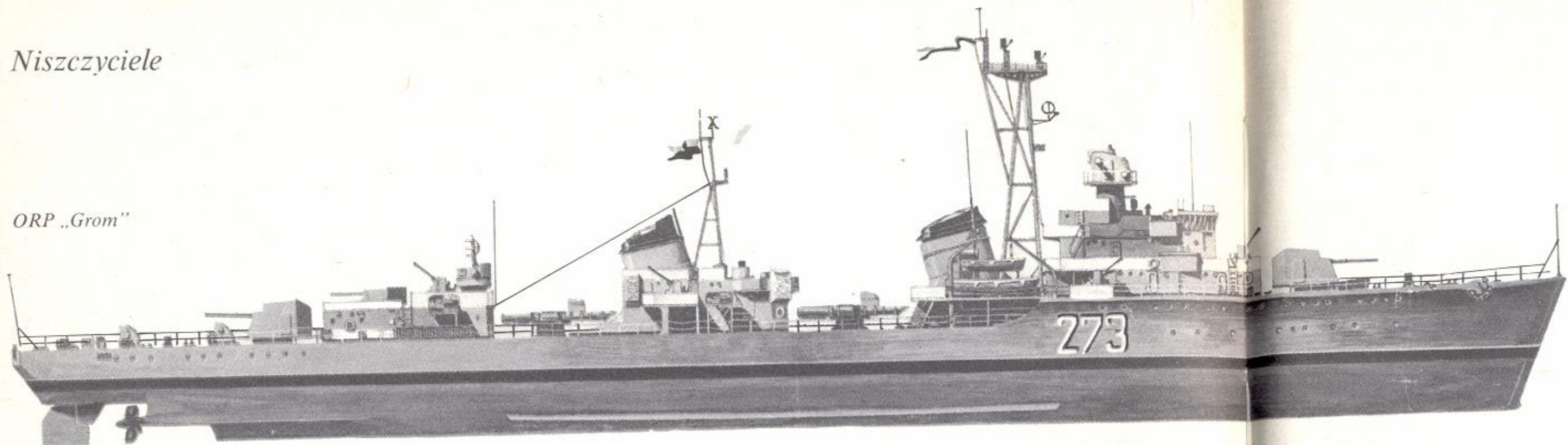
Ścigacz „Błyskawiczny” – początkowy wygląd

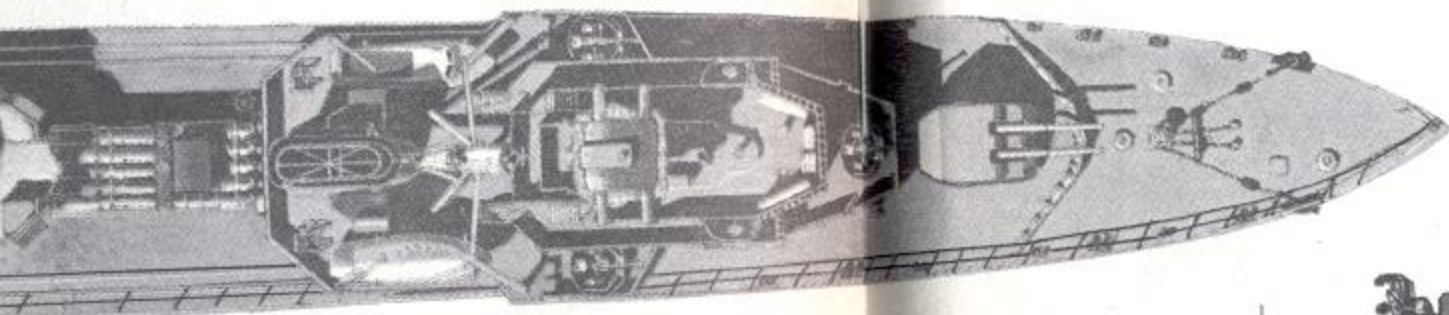


ORP „Błyskawiczny” po częściowym przebrojeniu, przesunięciu masztu ku rufie i zastąpieniu znaku taktycznego „BŁ” przez „S-71”

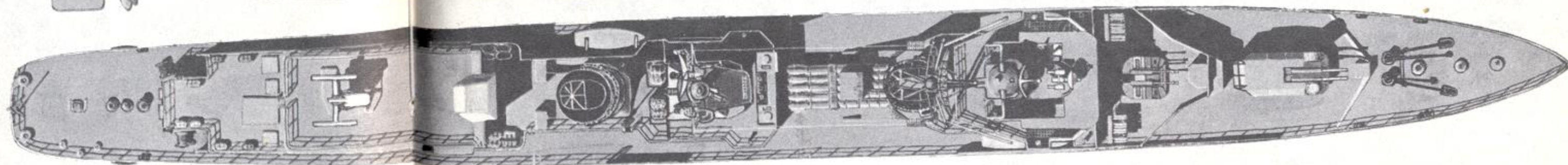
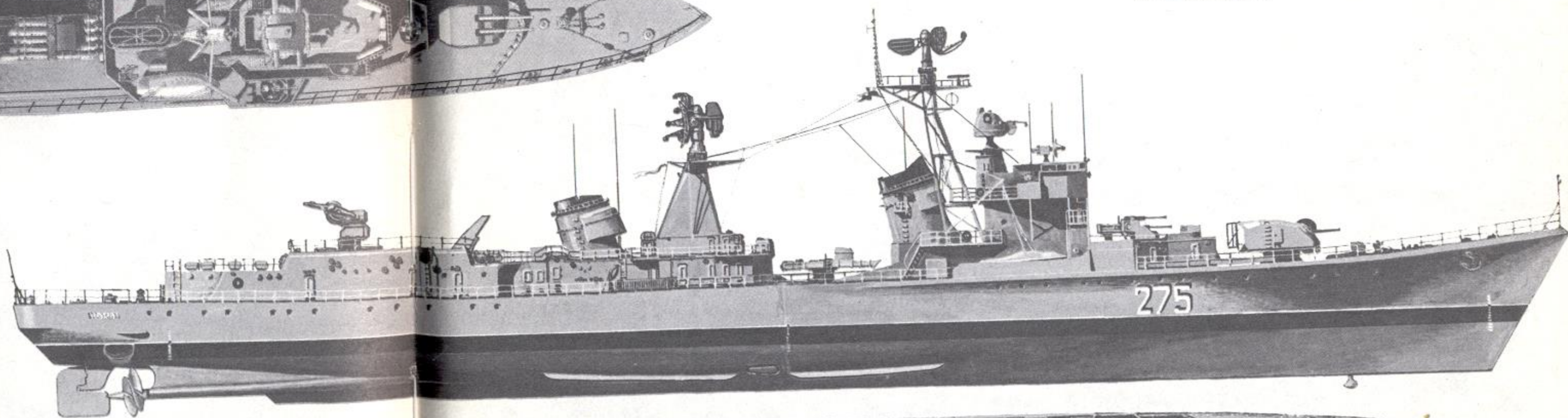
Niszczyciele

ORP „Grom”



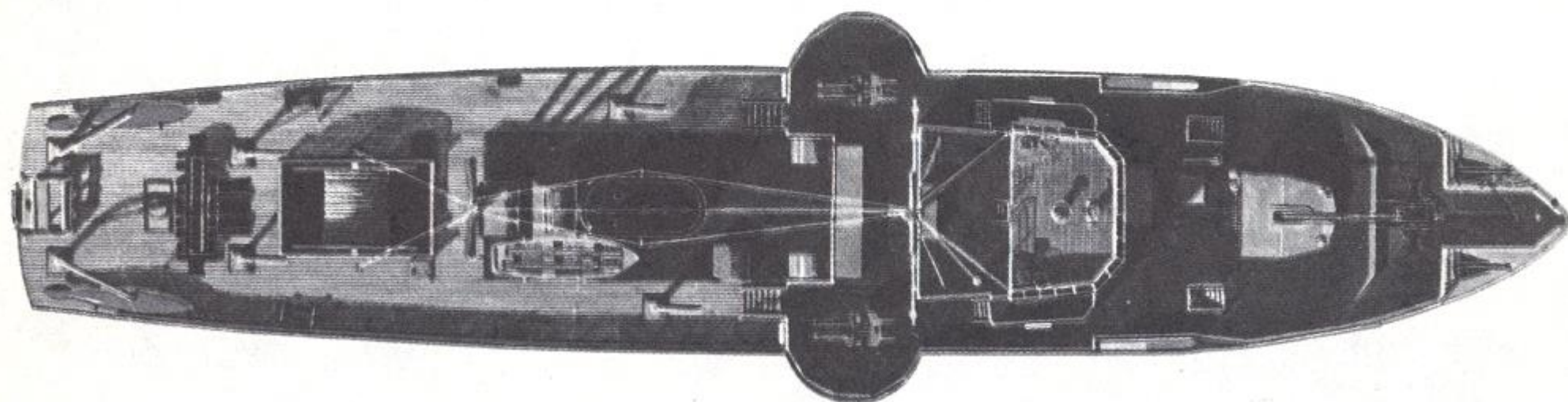
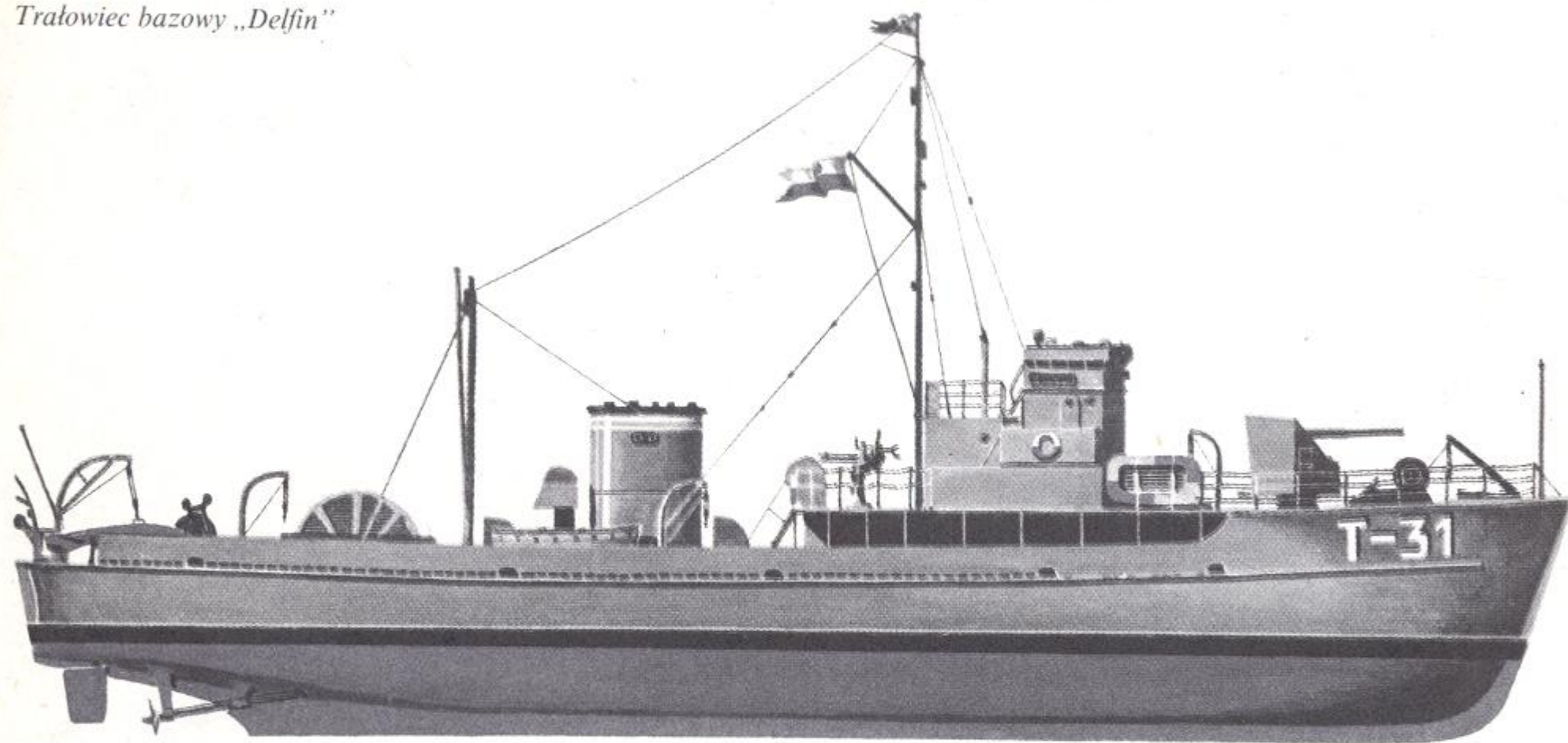


ORP „Warszawa”

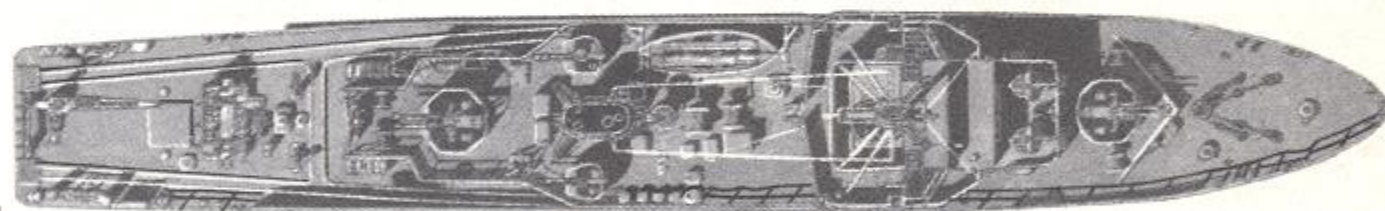


Tralowce bazowe i redowe

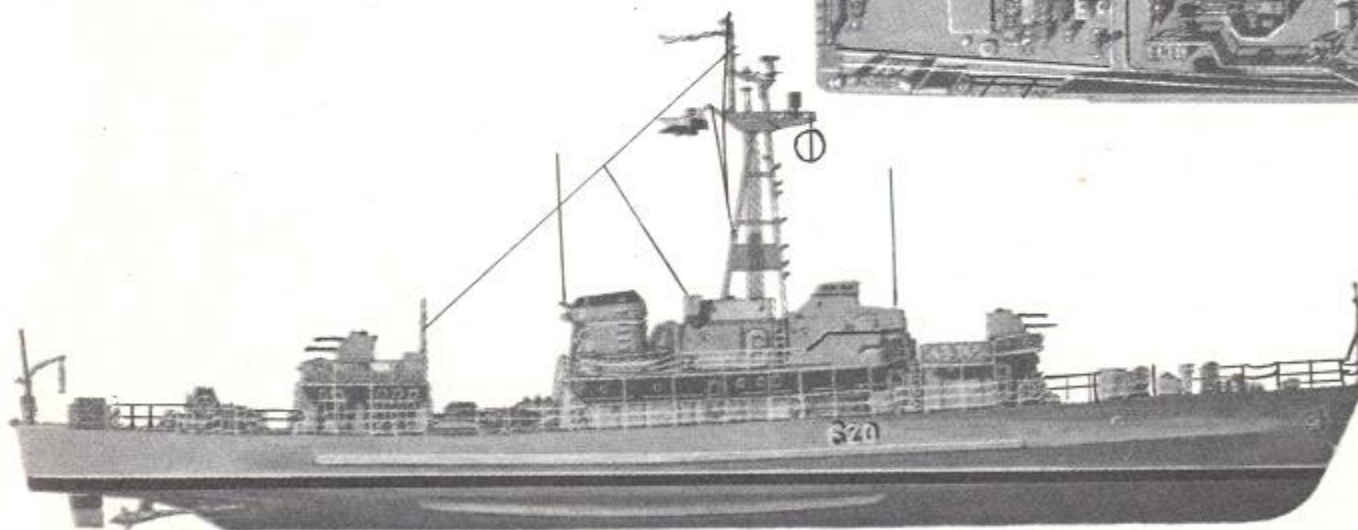
Trawowiec bazowy „Delfin”



Tralowiec bazowy „603” – przedstawiciel krótkiej serii TRB zbudowanych na licencji radzieckiej



Tralowiec bazowy „609” – reprezentant dłuższej serii powstałej na podstawie zmodernizowanego w kraju projektu licencyjnego

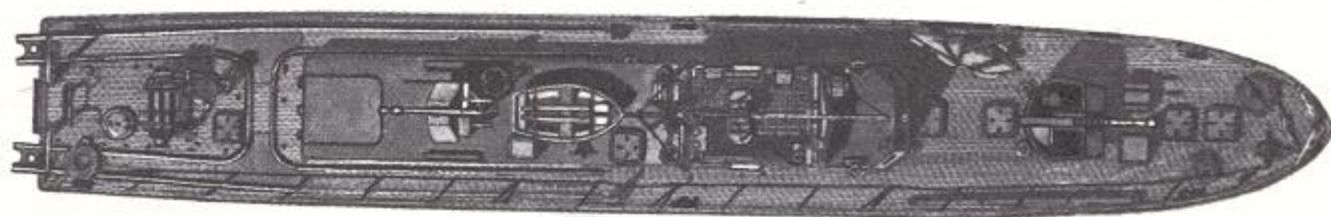


Tralowiec bazowy „620” polskiej konstrukcji

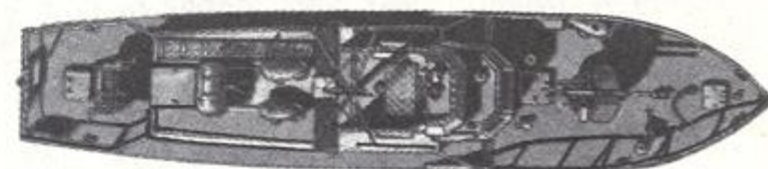
Kutry trałowe



Kuter trałowy „TR-47”

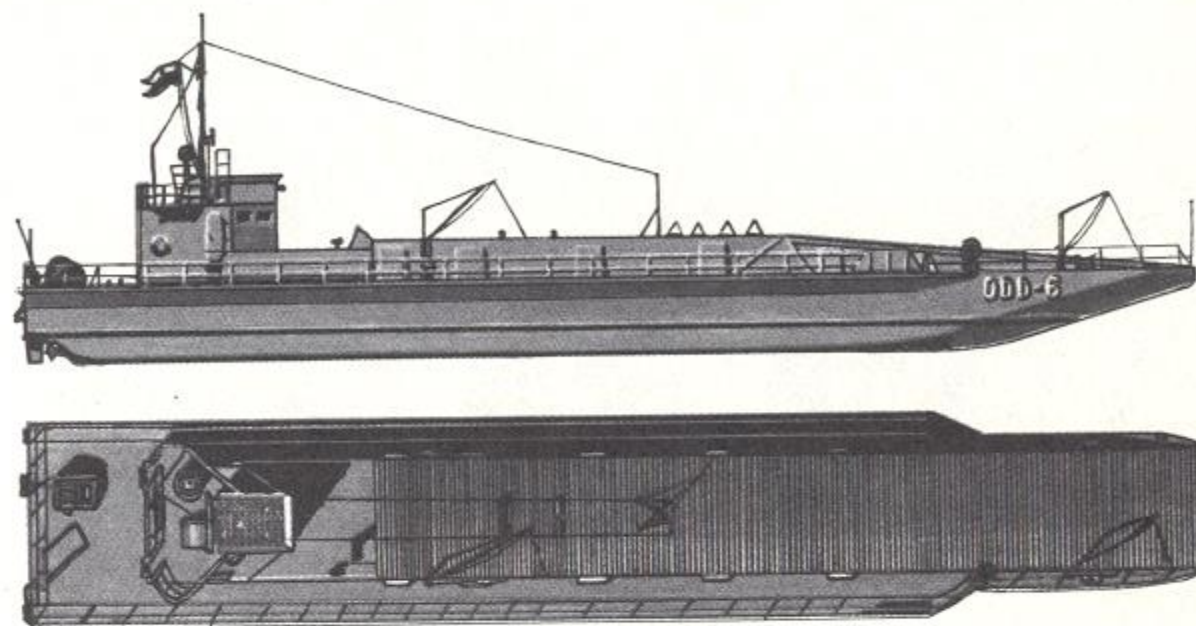


Kuter trałowy „949”

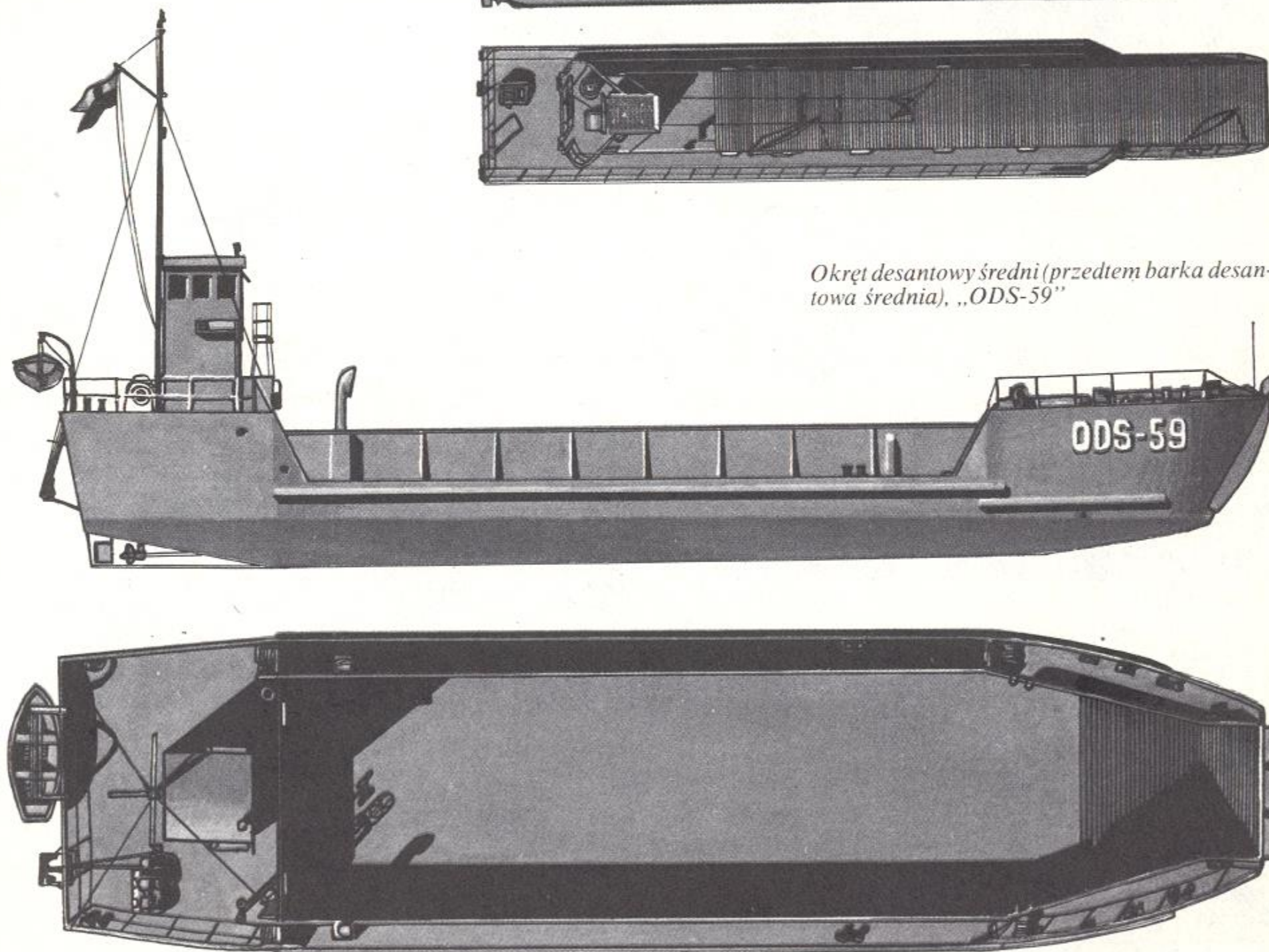


Okręty desantowe

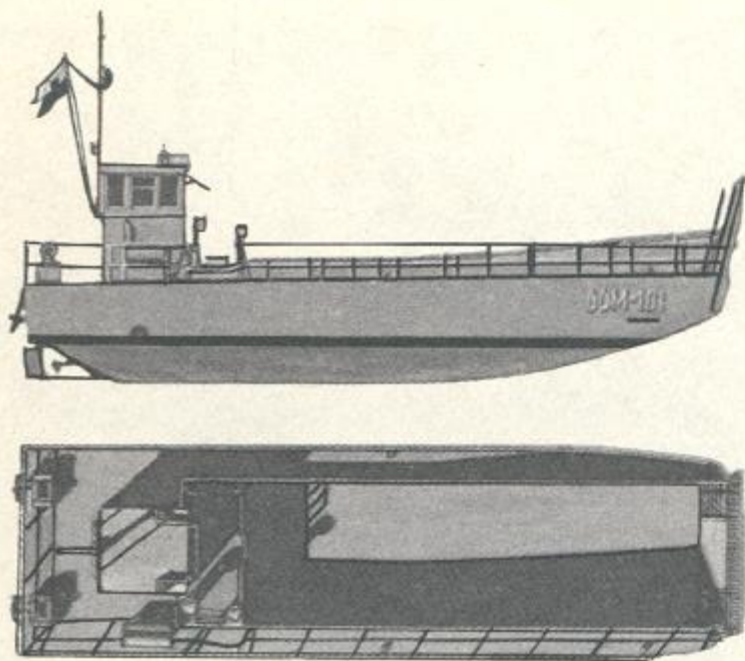
*Okręt desantowy duży (początkowo zwany barką)
oznaczony symbolem „ODD-6”*



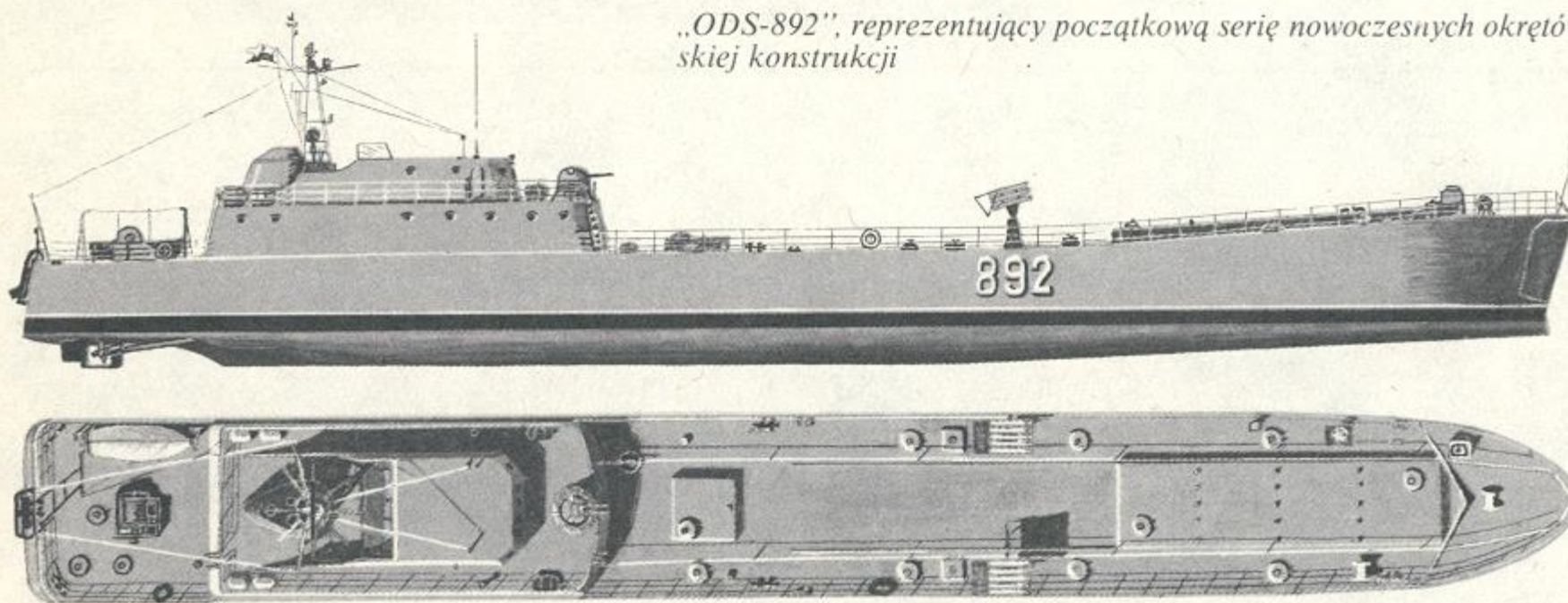
*Okręt desantowy średni (przedtem barka desan-
towa średnia), „ODS-59”*



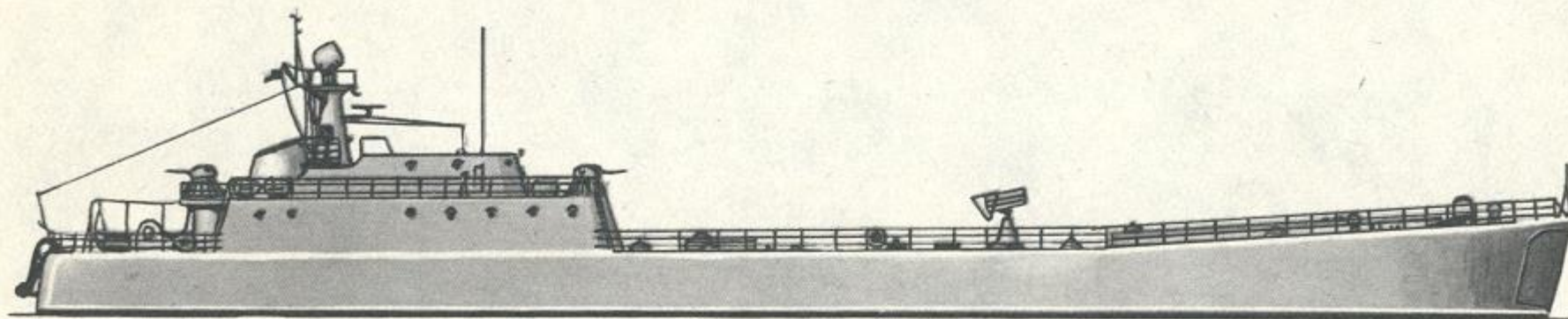
Okręt desantowy mały (uprzednio barka desantowa mała) „ODM-101”

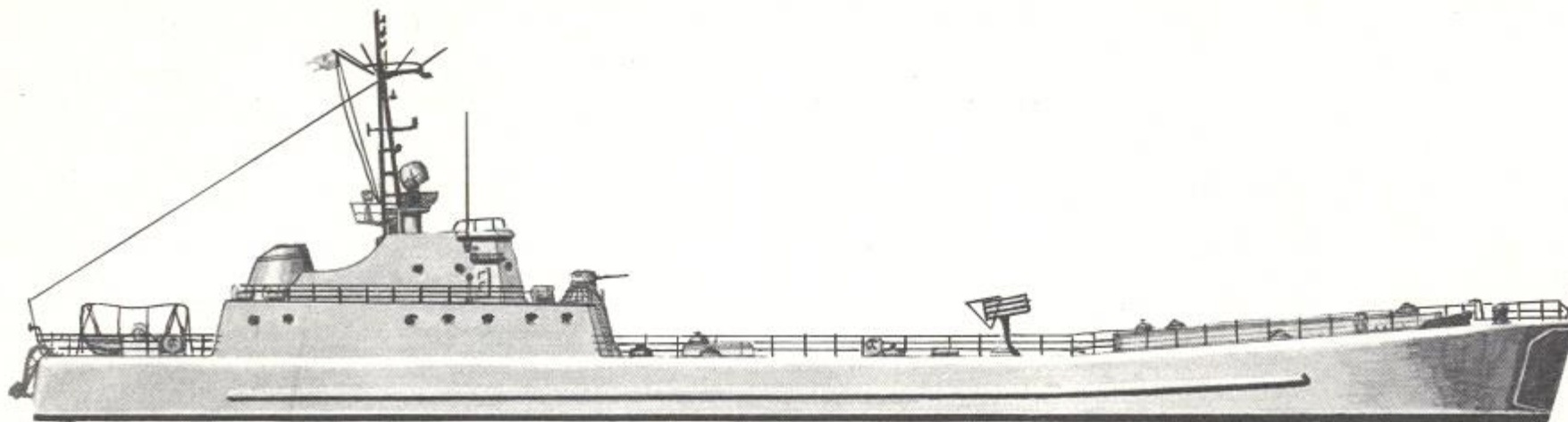


„ODS-892”, reprezentujący początkową serię nowoczesnych okrętów desantowych polskiej konstrukcji



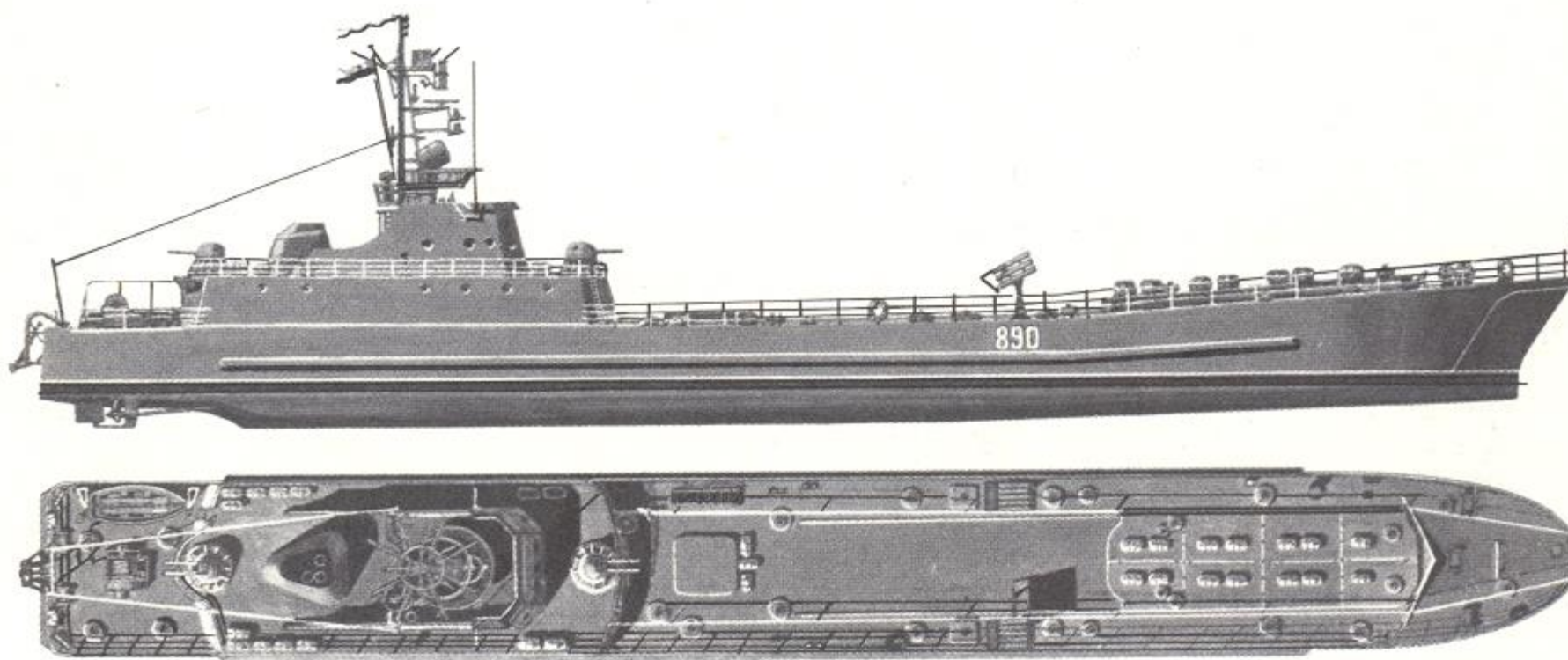
Zmodernizowany przedstawiciel początkowej serii ODS-ów krajowej budowy

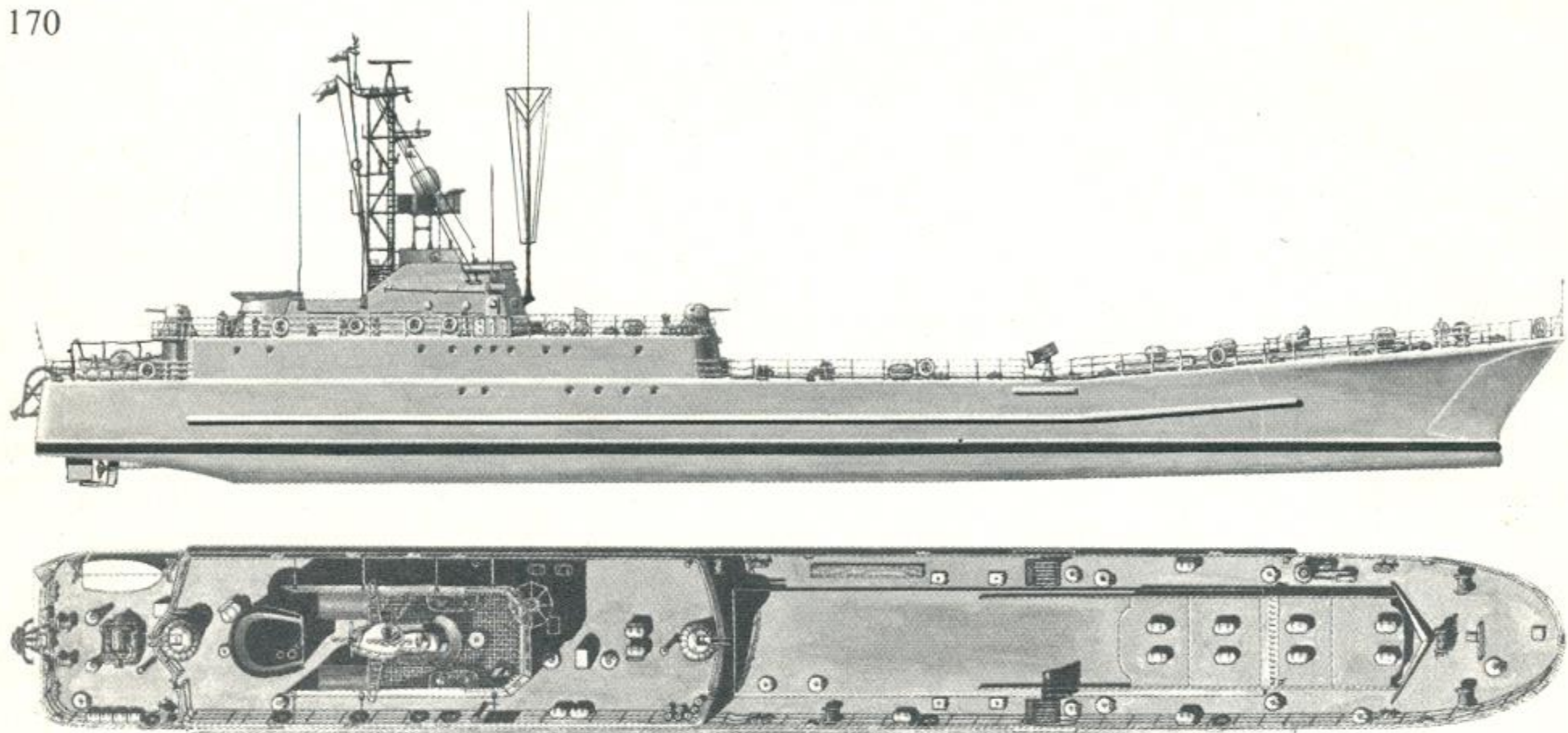




Okręt desantowy średni z kolejnej serii jednostek tej podklasy

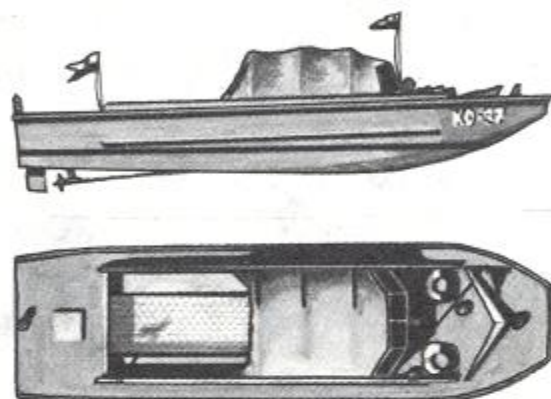
„ODS-890” należący do jednej z najnowszych serii polskich ODS-ów



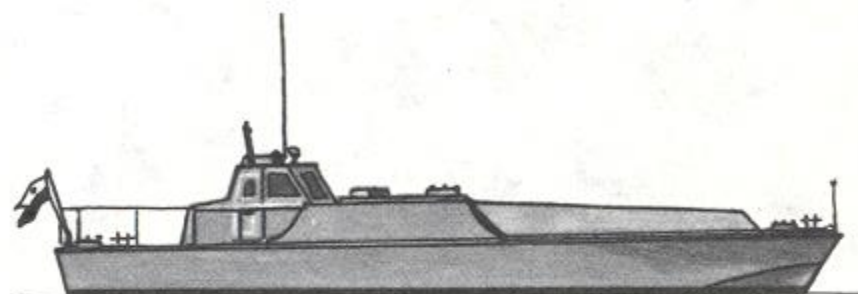


„ODS-811”, najmłodszy nabytek zespołu okrętów desantowych średnich

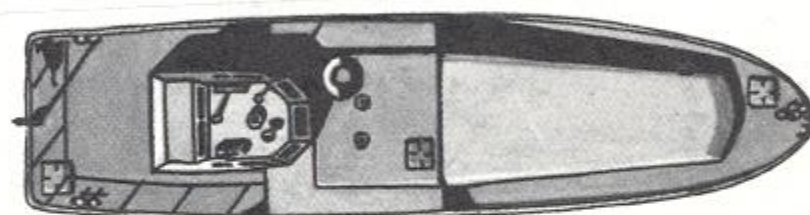
Kutry desantowe



Kuter desantowy „KD-37” typu „LCP (L)”



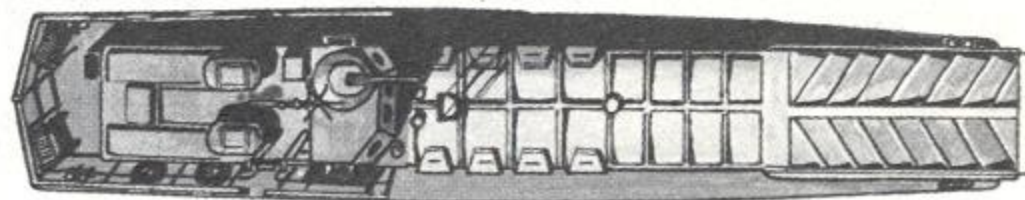
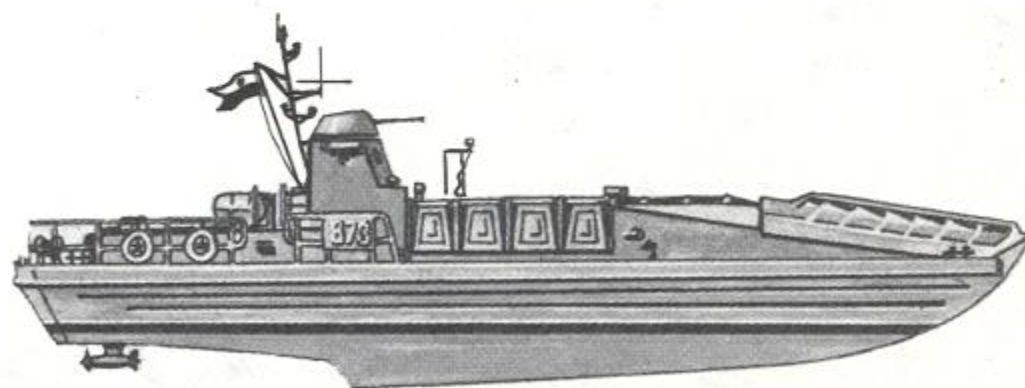
Współczesny kuter desantowy w początkowej wersji



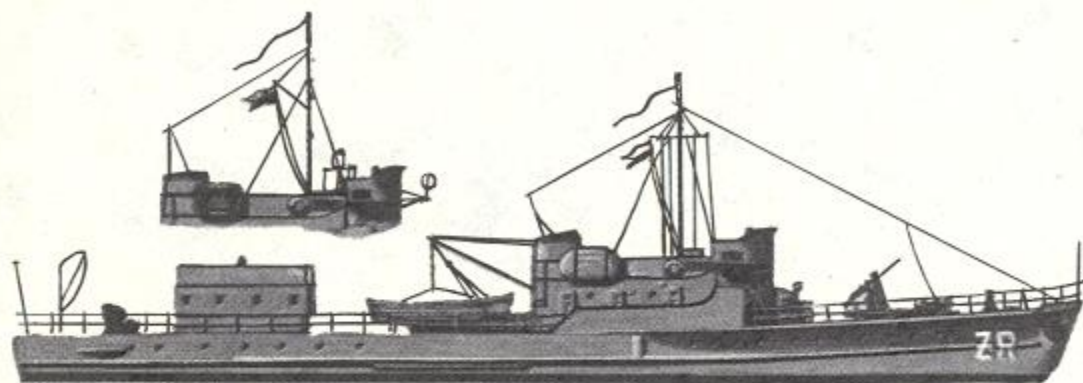
Kuter desantowy „867” reprezentujący zmodernizowaną wersję seryjnych jednostek tej klasy



Duży kuter desantowy



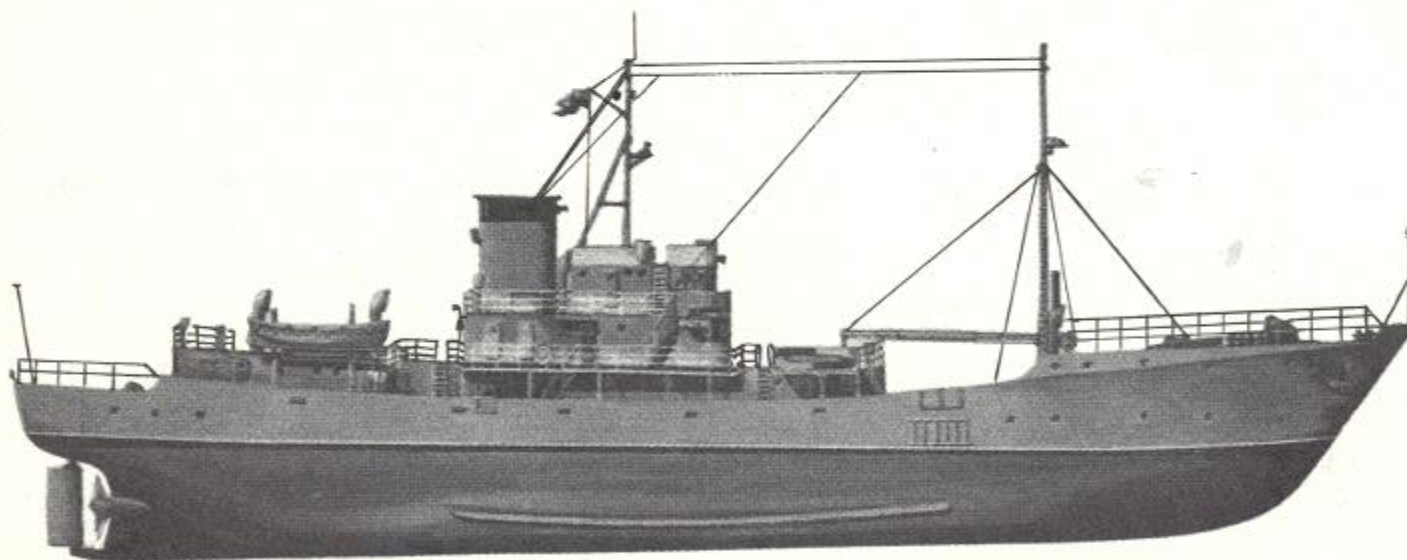
Okręty hydrograficzne



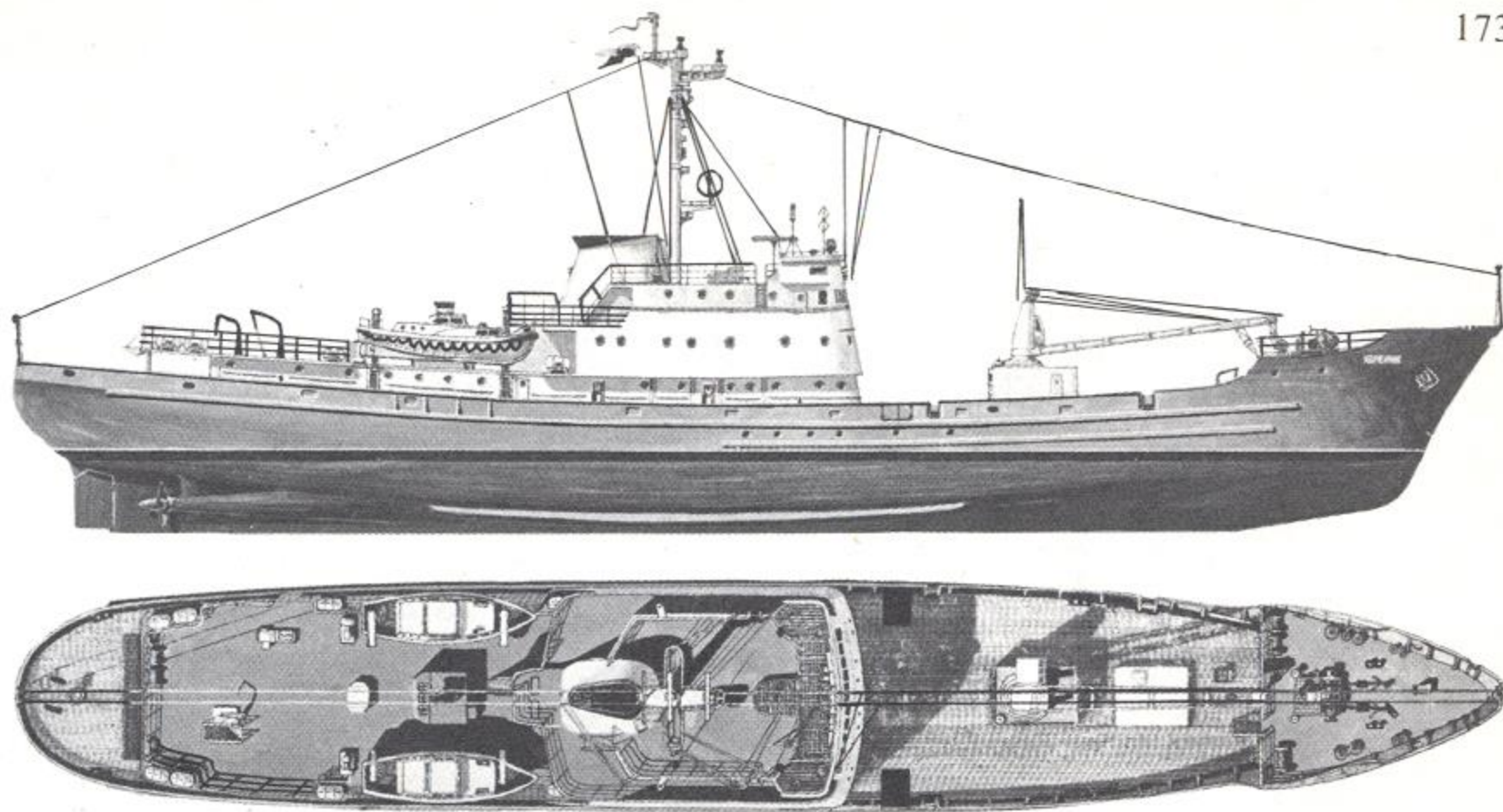
Okręt hydrograficzny „Żuraw”



Okręt hydrograficzny „Kompas” – były „Żuraw”, gruntownie przebudowany



Okręt hydrograficzny „Bałtyk”



Okręt hydrograficzny „Kopernik”

Kutry i motorówki hydrograficzne



Sylwetka „Sondy”



Łodzie sondażowe „Ł-1” i „Ł-2” – sylwetka

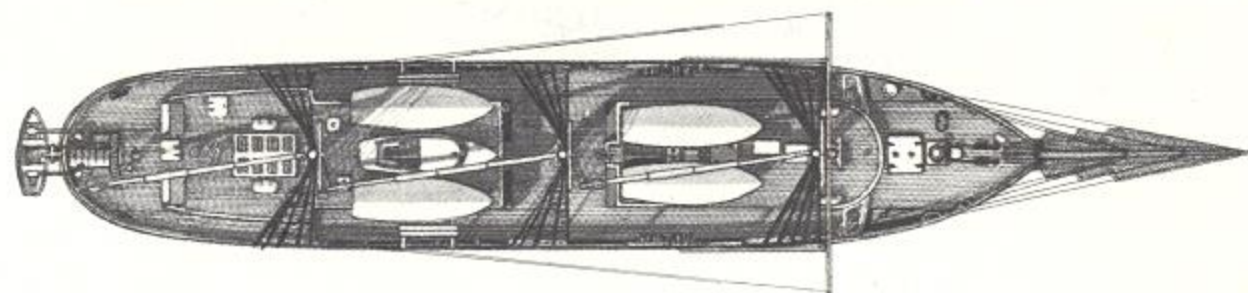
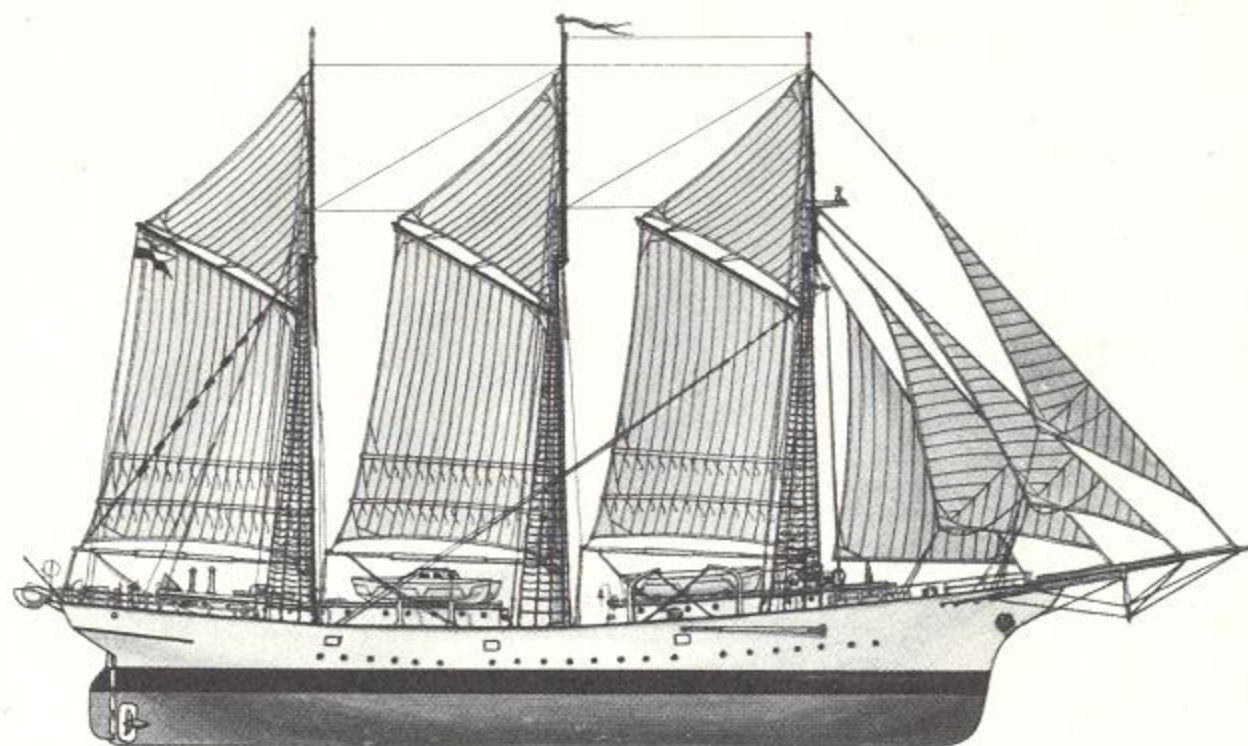


Łodzie sondażowe z serii zapoczątkowanej przez „Ł-3” – sylwetka

Kutry hydrograficzne z serii zapoczątkowanej przez „K-15” – sylwetka

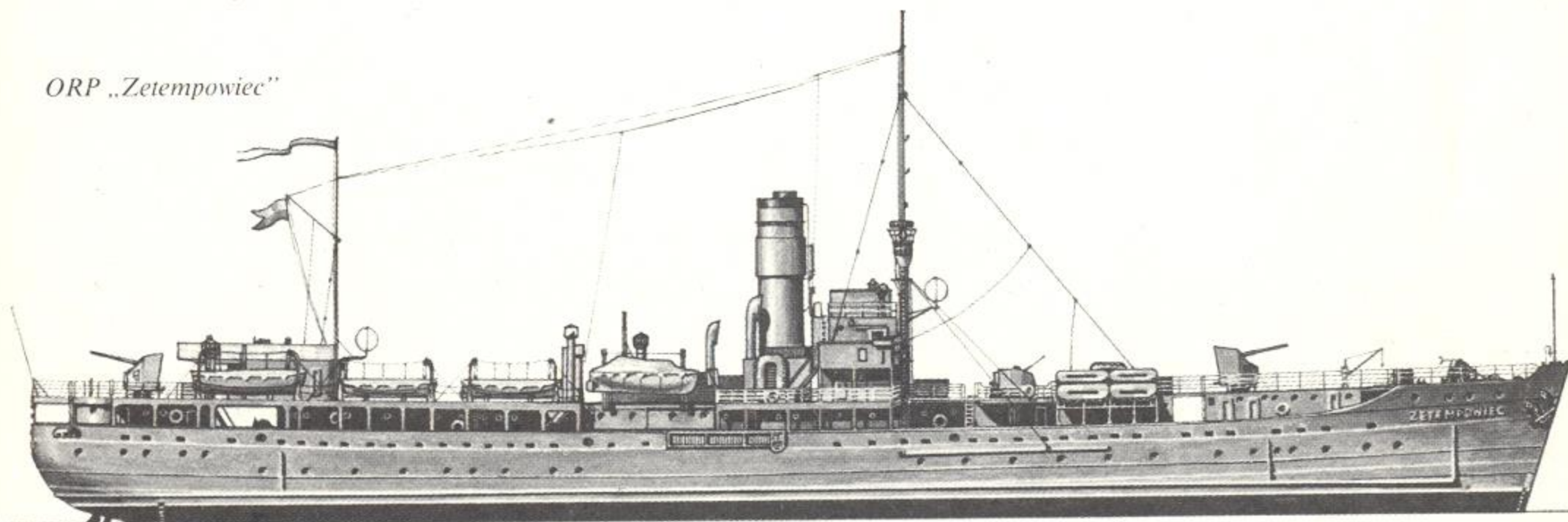


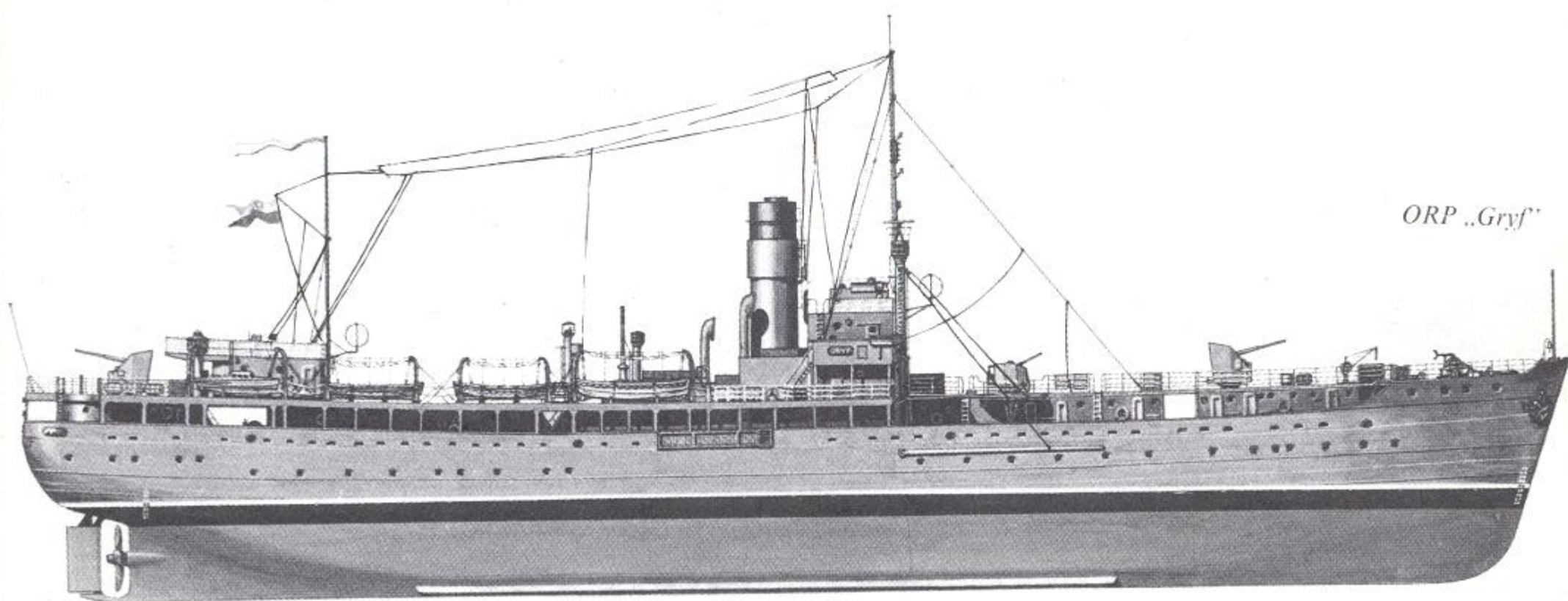
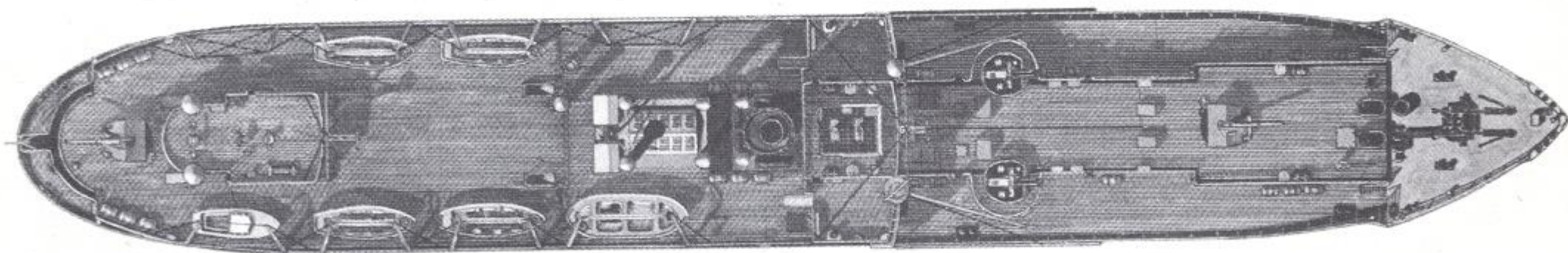
Okręty szkolne



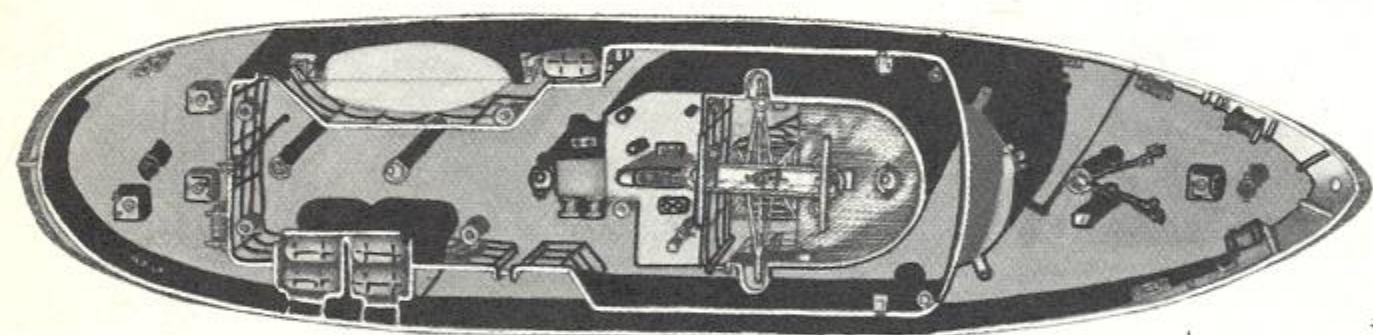
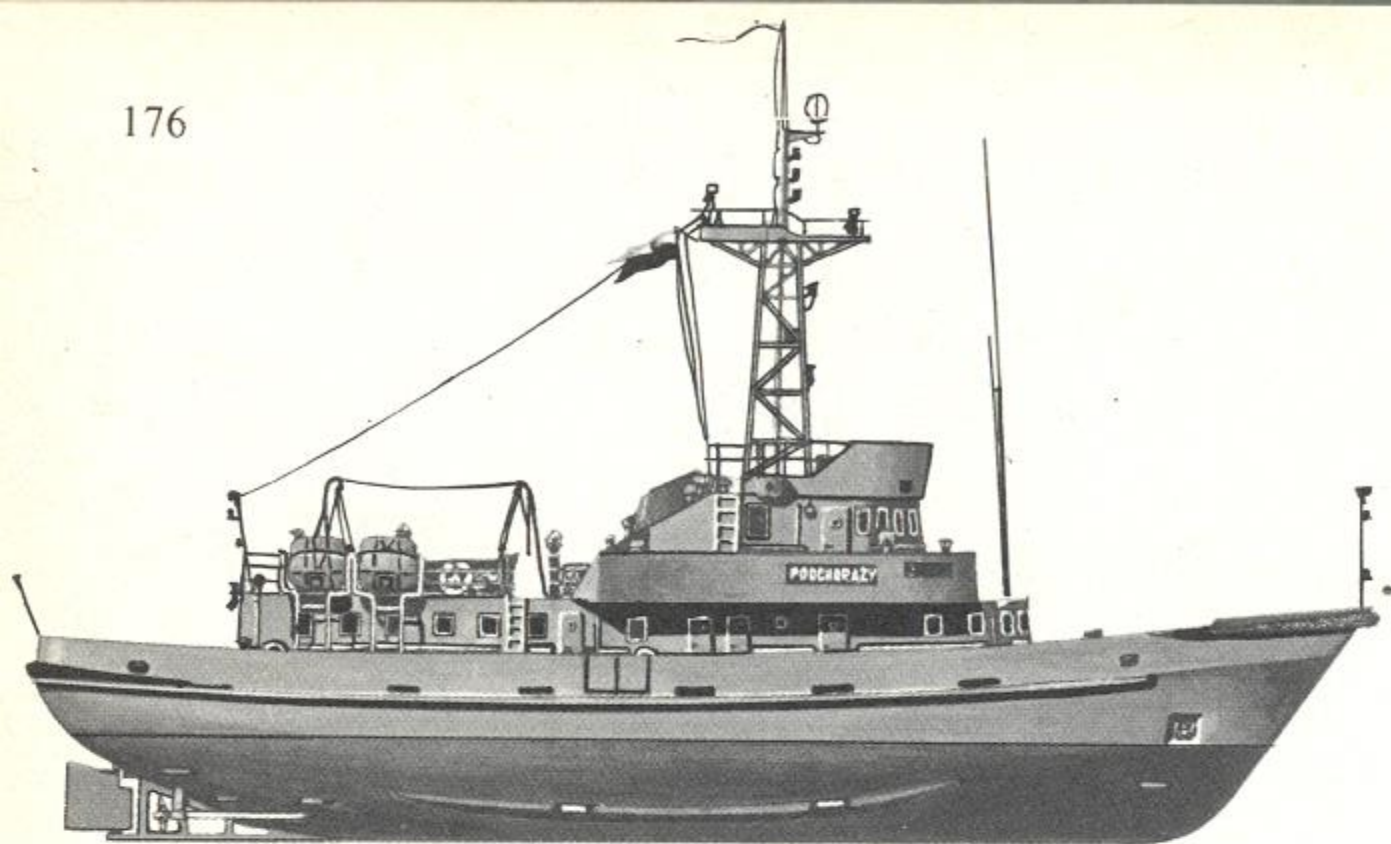
ORP „Iskra”

ORP „Zetempowiec”

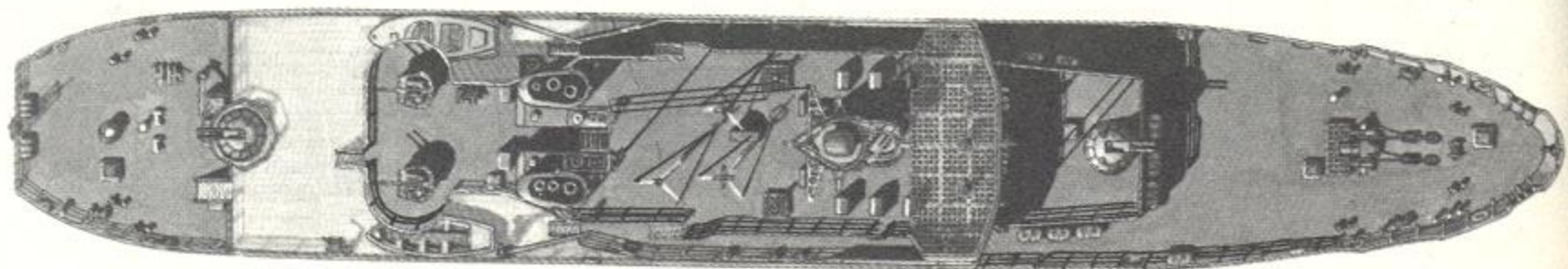
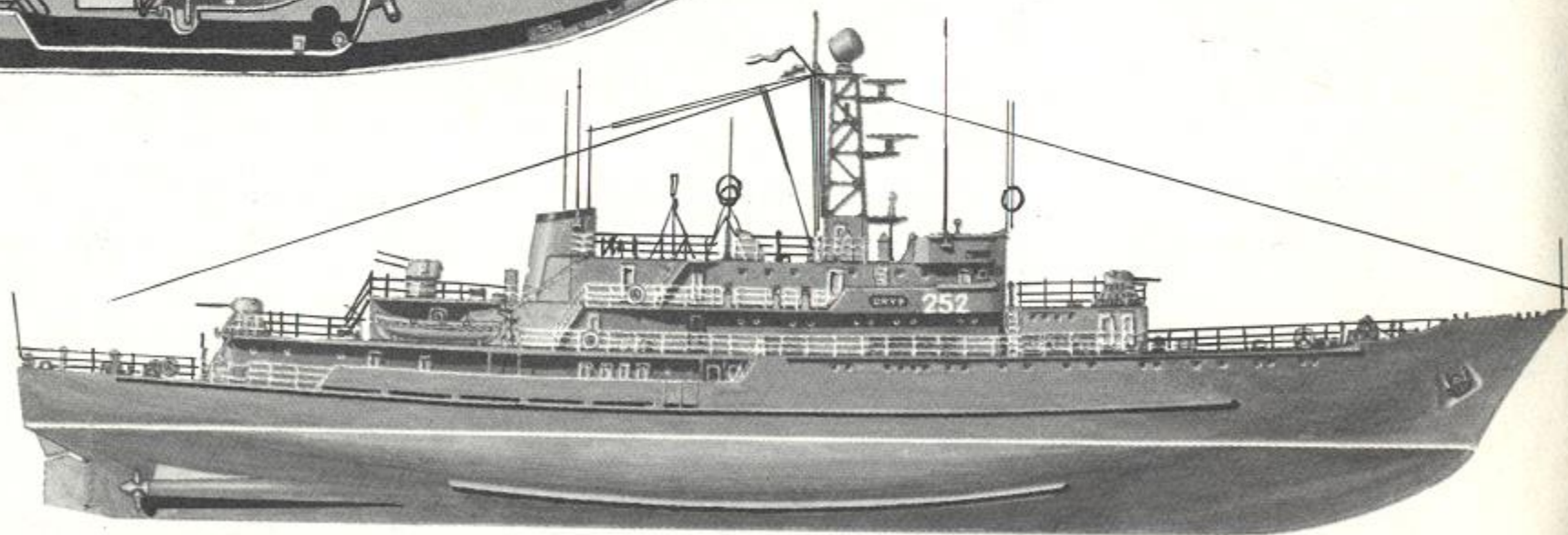


*ORP „Gryf”*

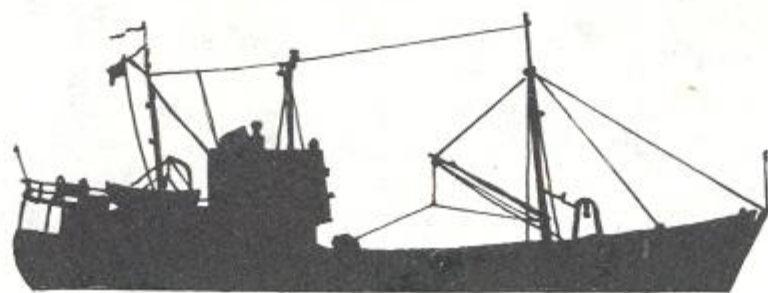
ORP „Podchorąży”



ORP „Gryf” (trzeci tej nazwy pod polską banderą wojenną, drugi – w Marynarce Wojennej PRL, bliźniak „Wodnika”)



Okręty ratownicze

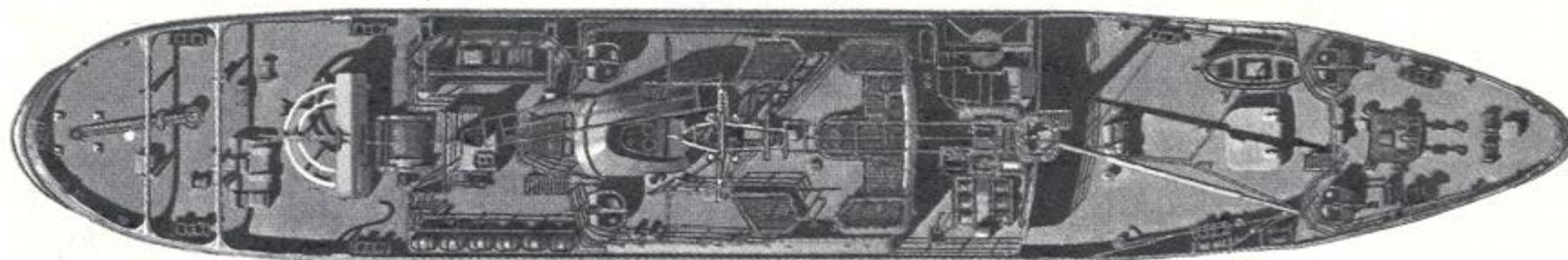
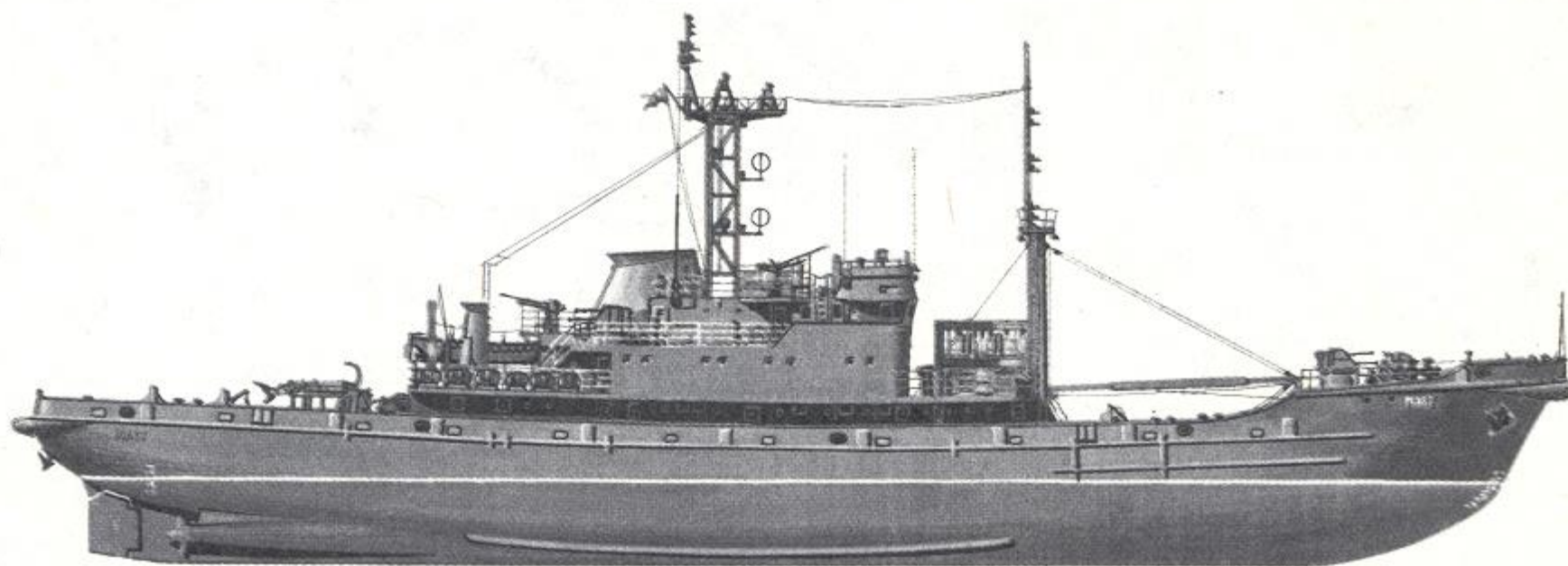


„Nurek”-2” (następnie „H-10”) i „Nurek-3”
(następnie „H-11”) – sylwetki
Sylwetka okrętu ratowniczego typu „R-21”
Sylwetka kutra nurkowego z serii, do której
należy m.in. „R-35”

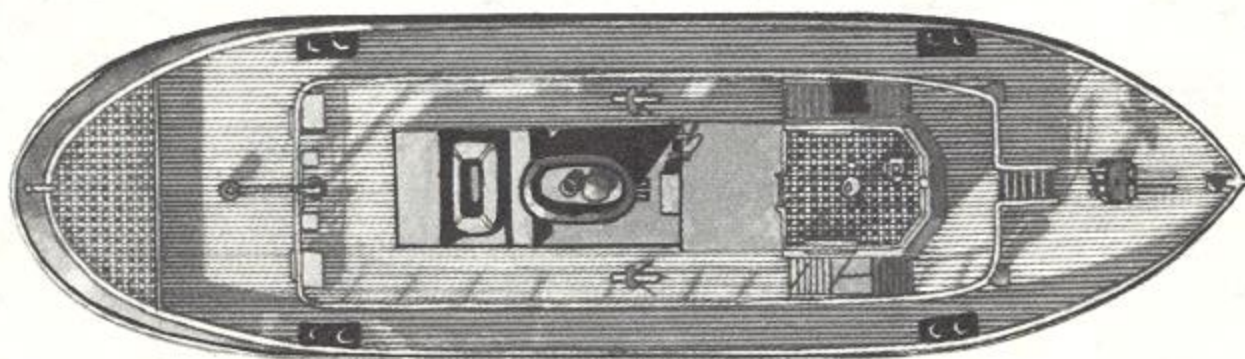
Sylwetka holownika ratowniczego typu „H-19”



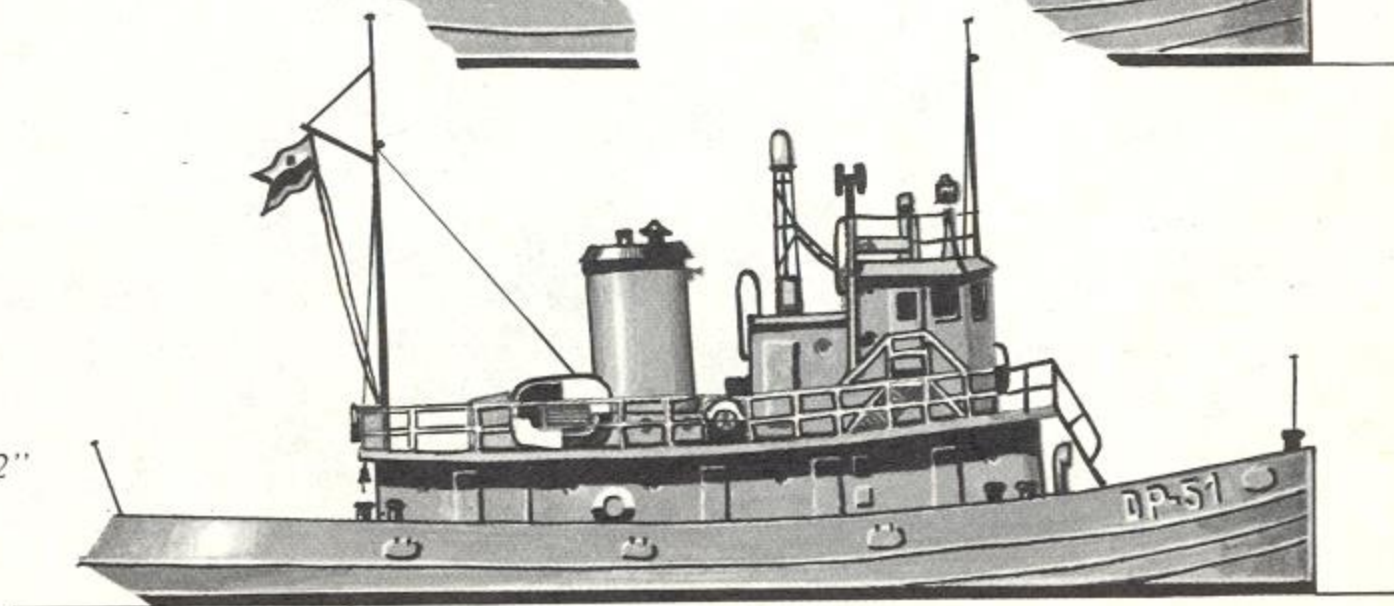
ORP „Piast”



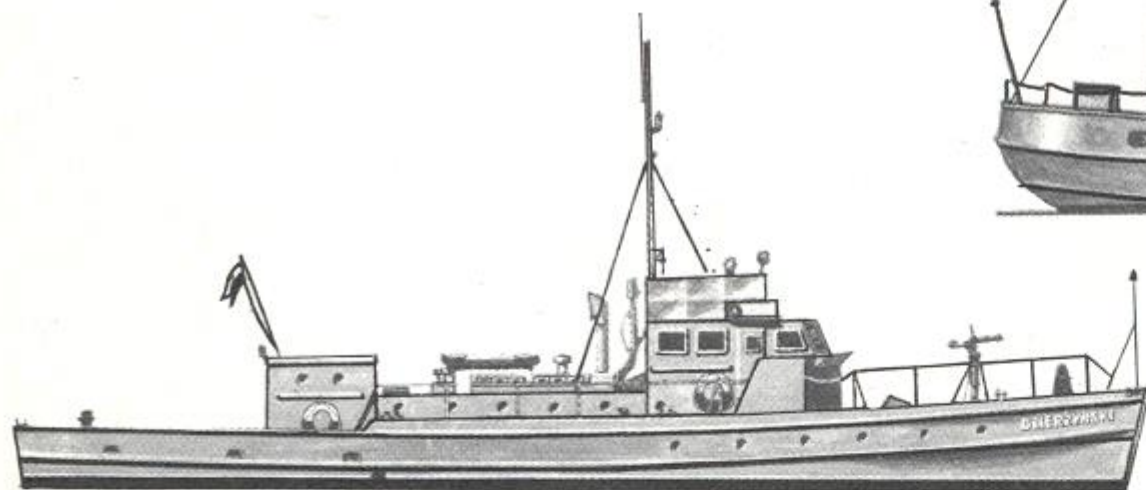
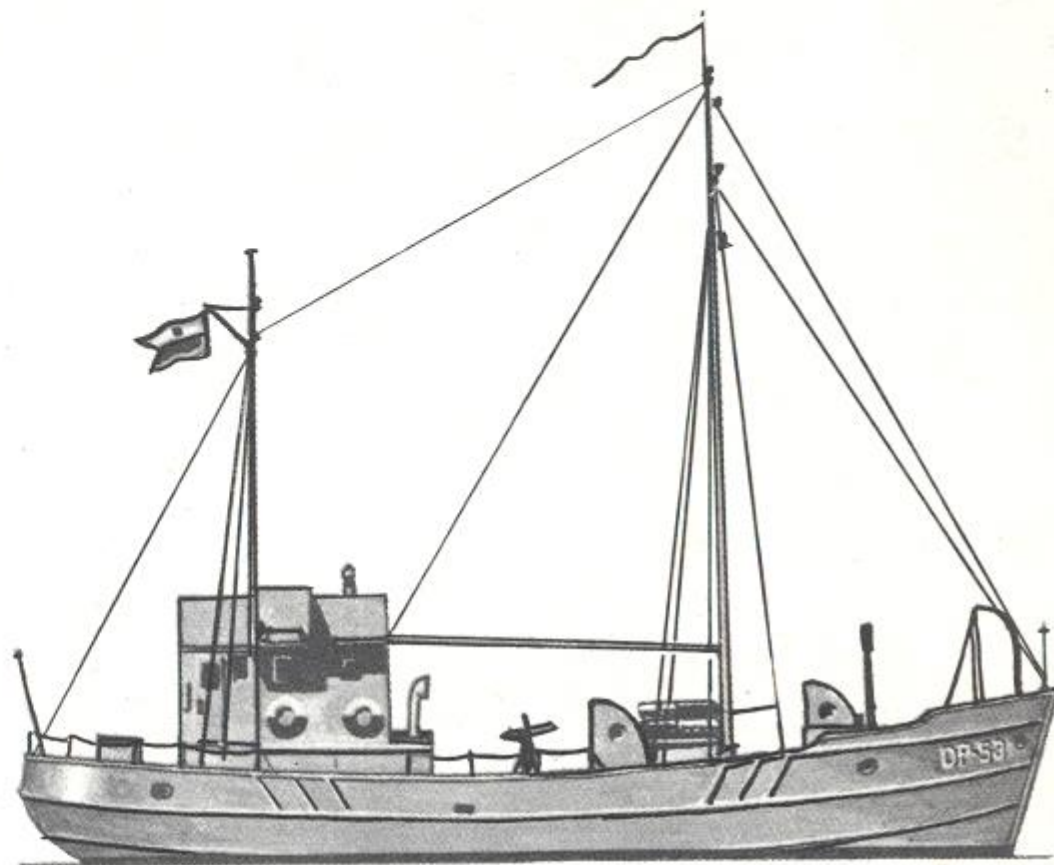
Okrety patrolowe



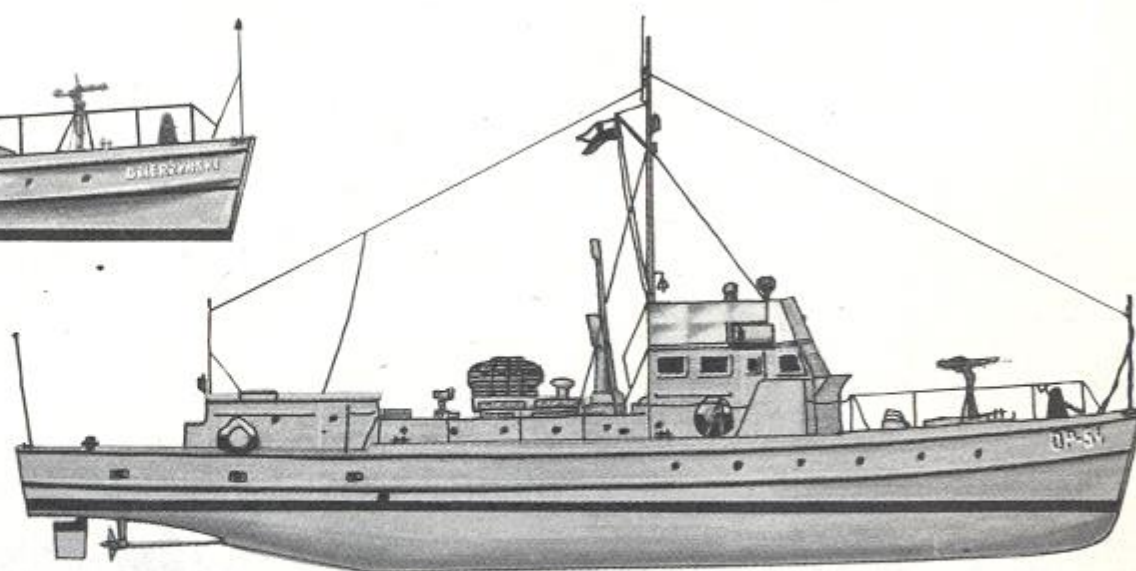
Dozorowce pogranicza „DP-51” i „DP-52”



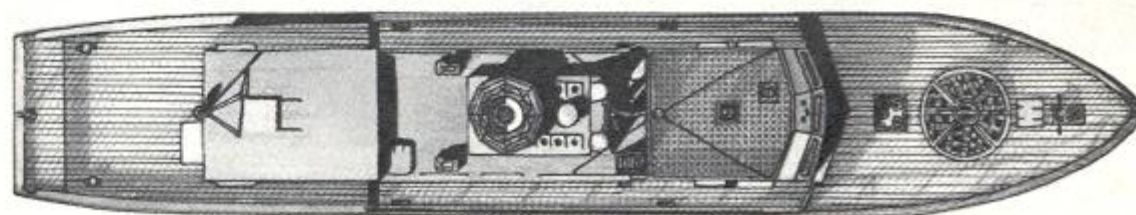
Dozorowiec pogranicza „DP-53”



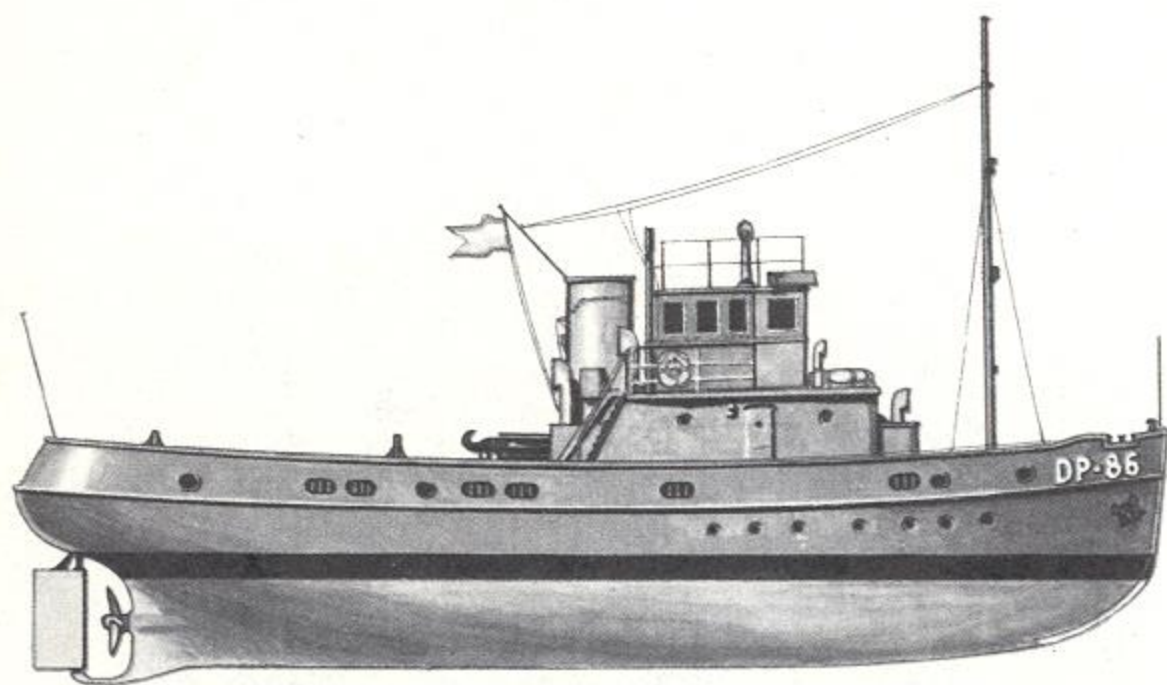
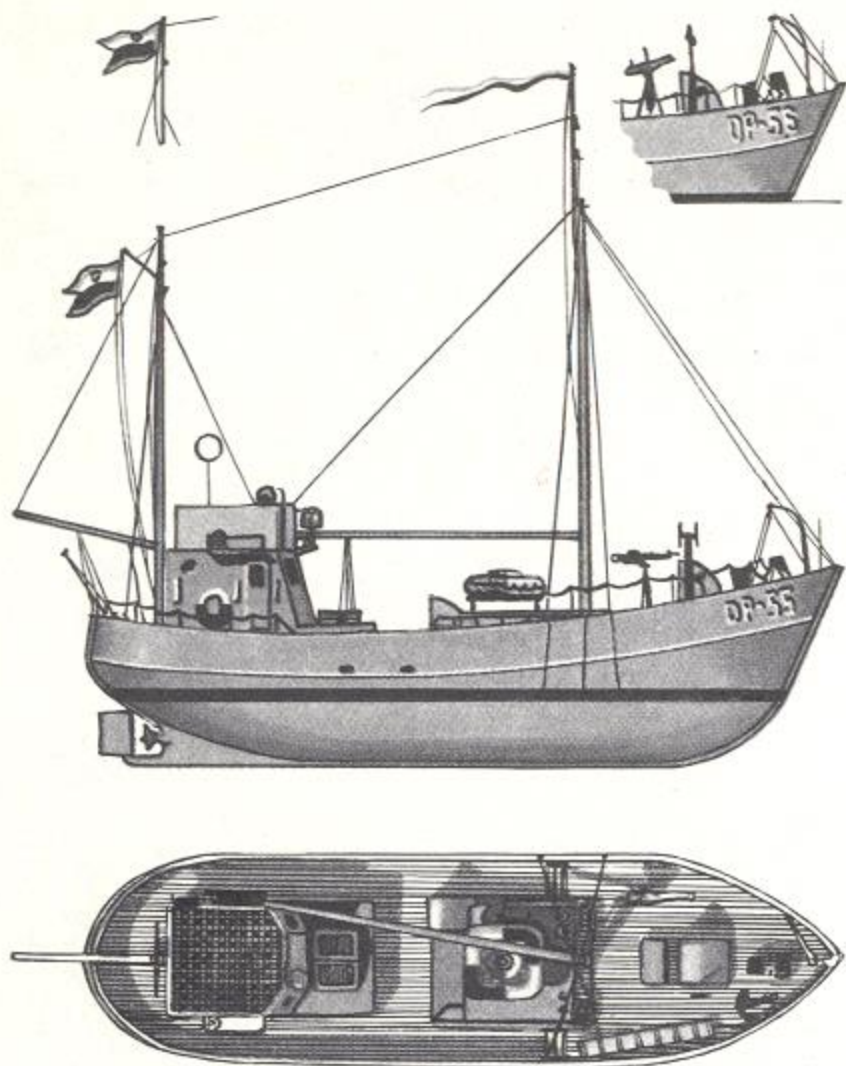
„DP-54” jako „Dzierżyński”



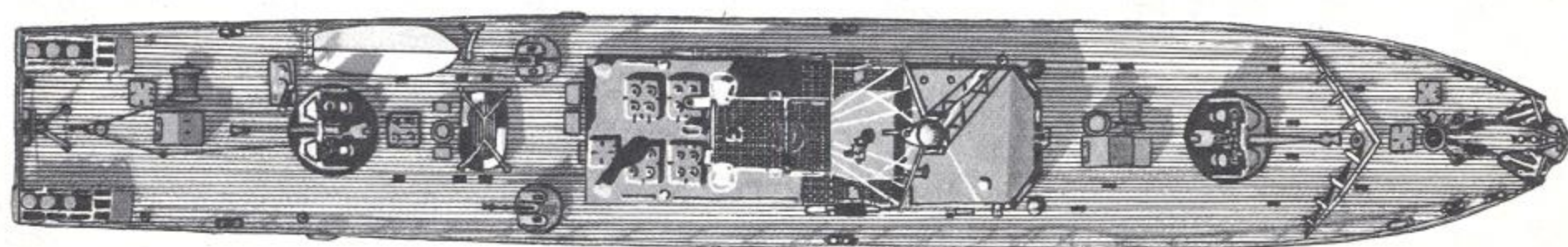
Dozorowiec pogranicza „DP-54” po częściowej przebudowie i przebrojeniu



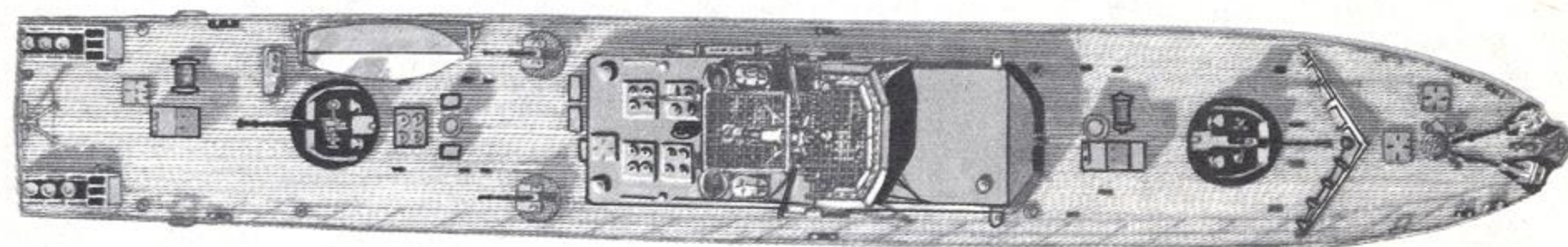
*Dozorowiec pogranicza „DP-55” oraz fragment
bliźniaczego „DP-56”*

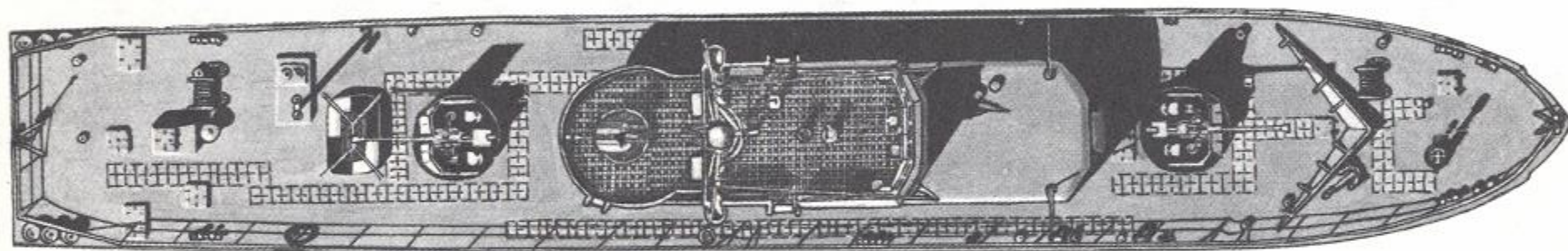
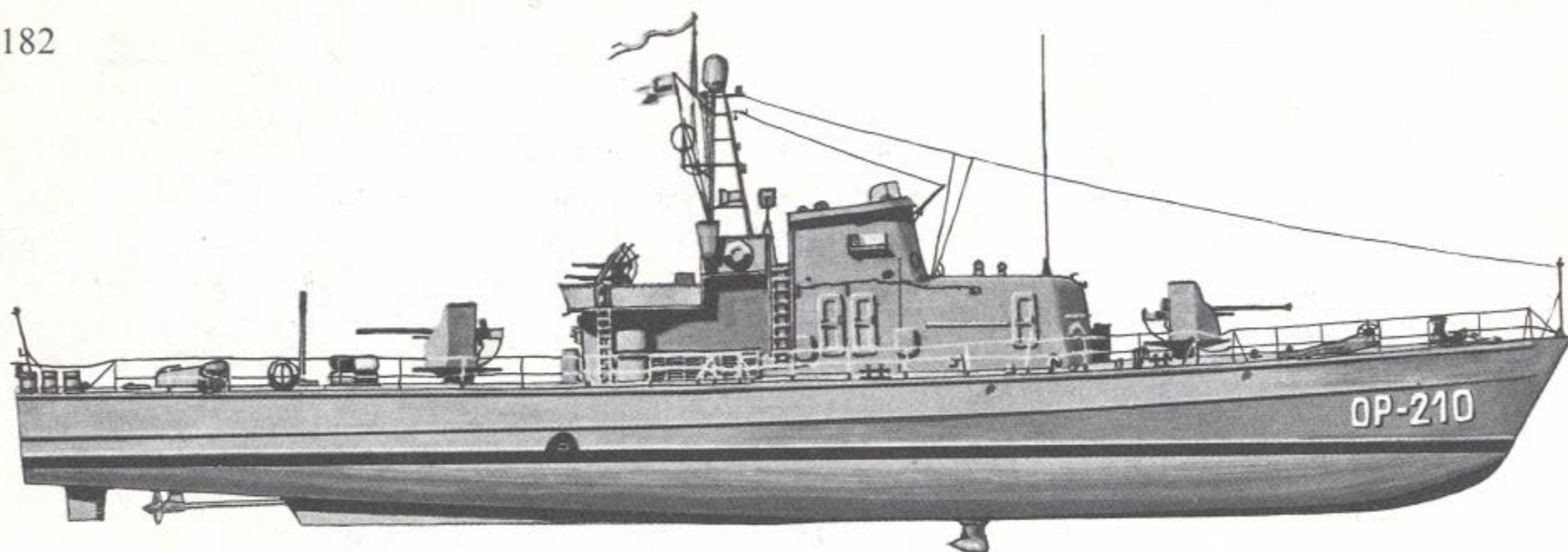


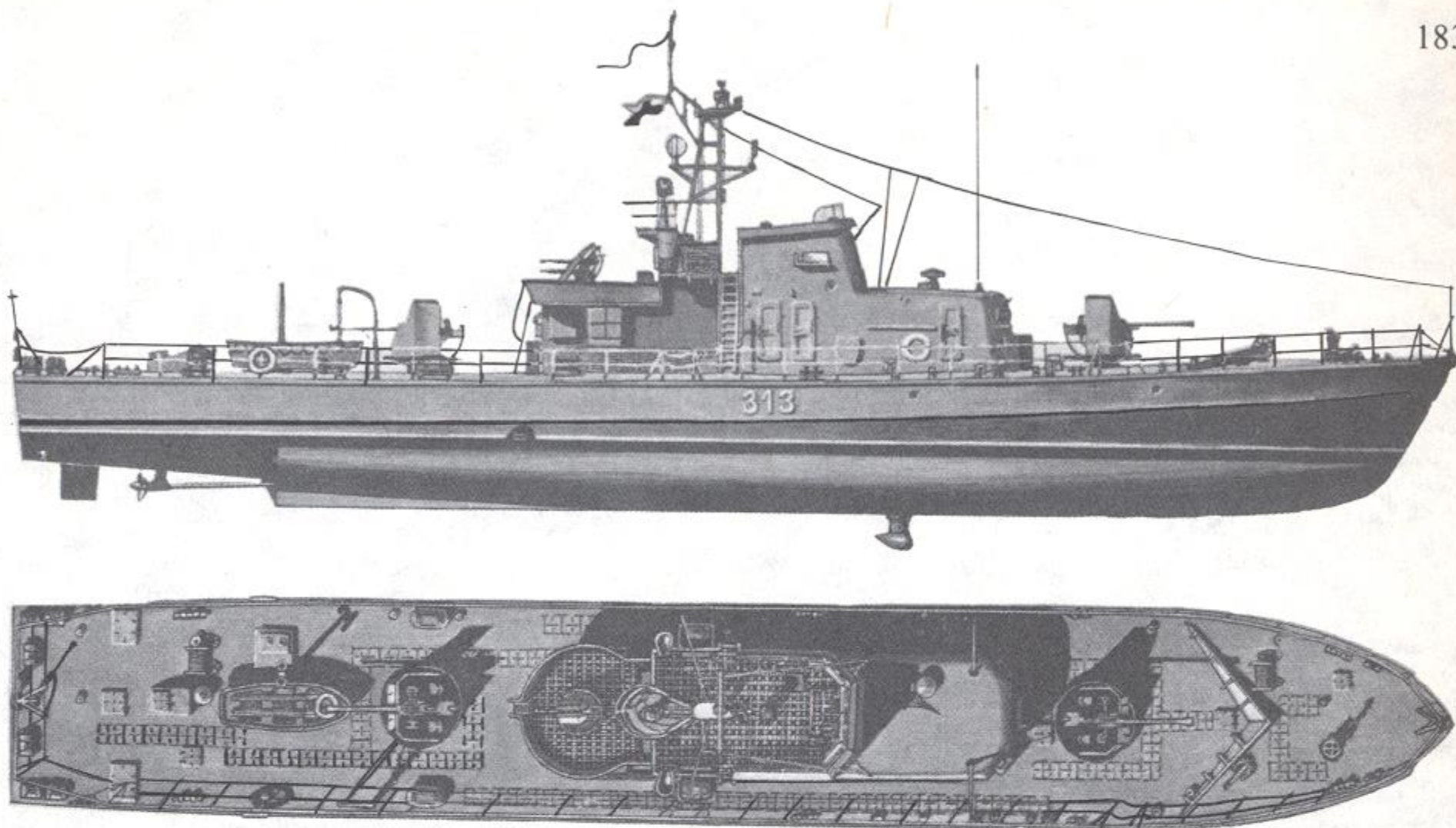
Dozorowiec pogranicza „DP-86”



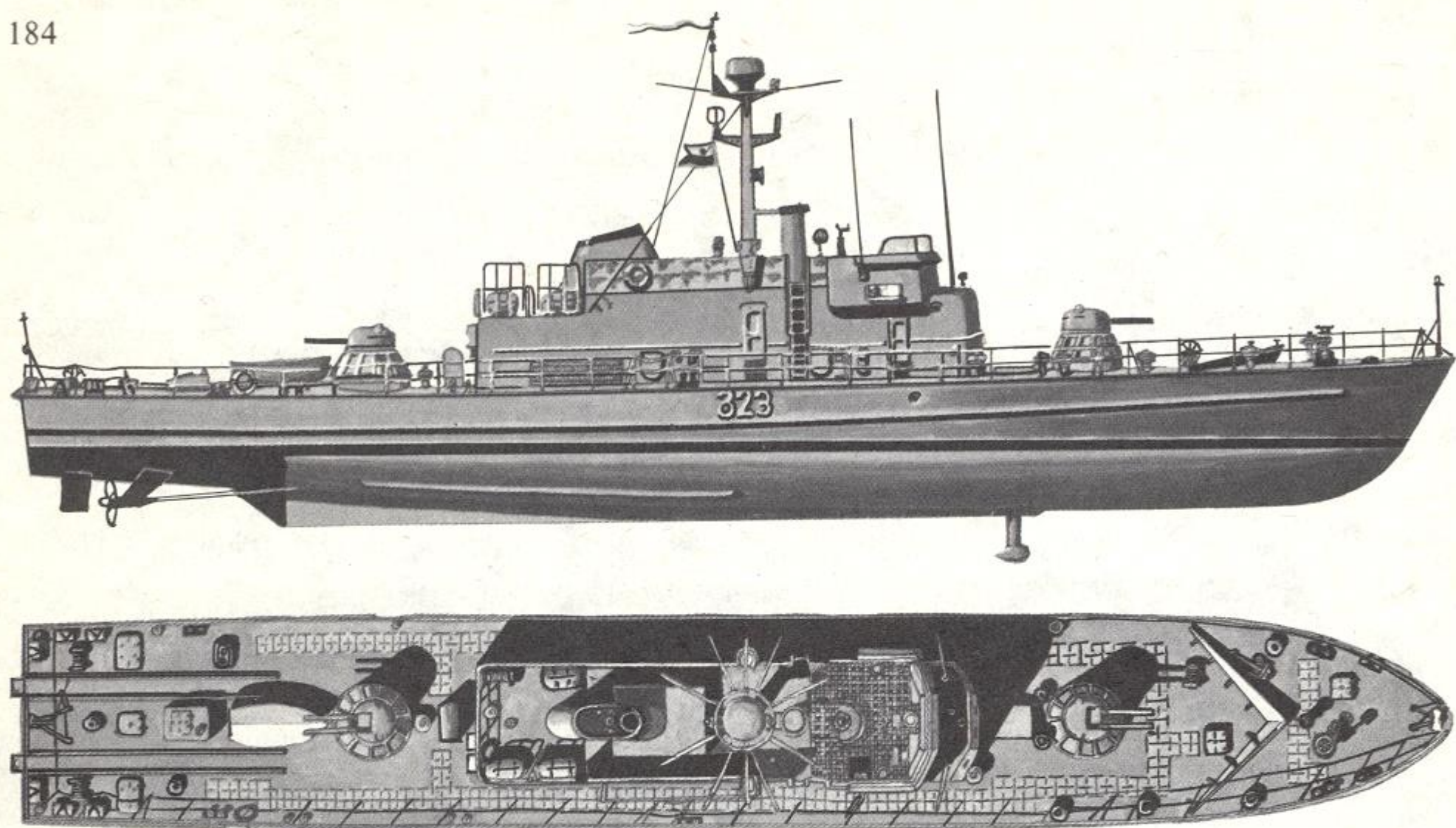
*Okręt patrolowy „OP-203” oraz ten sam okręt
zmodernizowany i oznaczony numerem burto-
wym „303”*





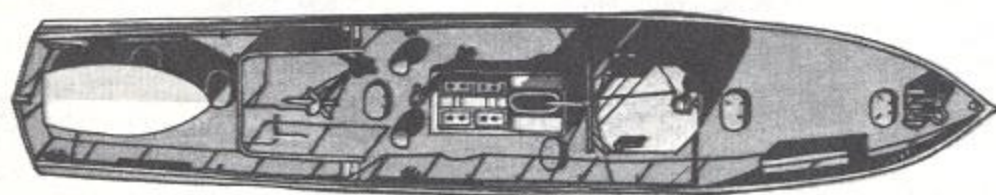
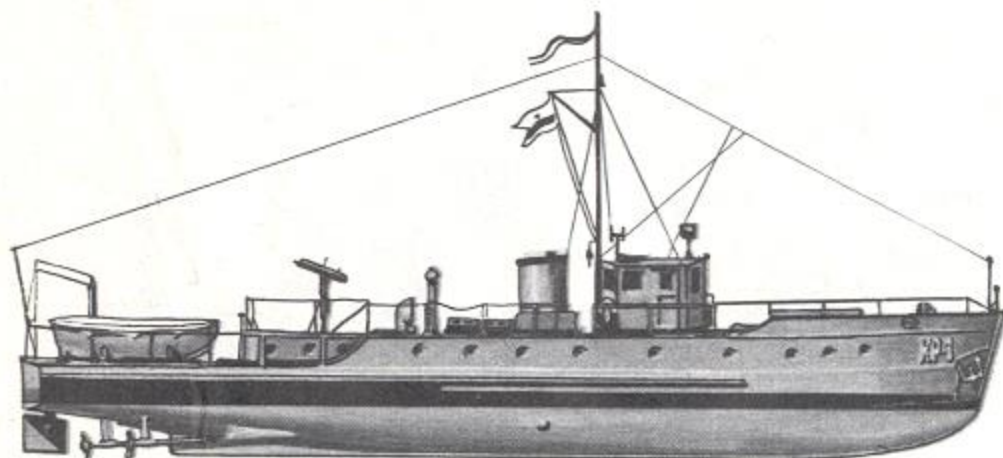


Okręt patrolowy „OP-210” oraz zmodernizowany przedstawiciel tej samej serii, o numerze burtowym „313”



Okręt patrolowy „323” należący do trzeciej generacji

Kutry i motorówki patrolowe



„KP-1” (dawny „Batory”, przemianowany na „Hel”, a później na „7 listopada”)

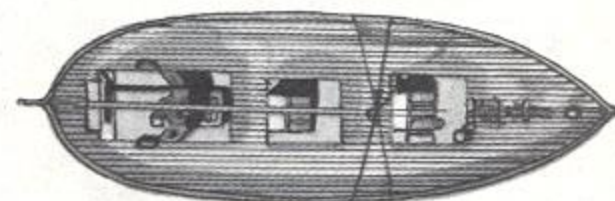
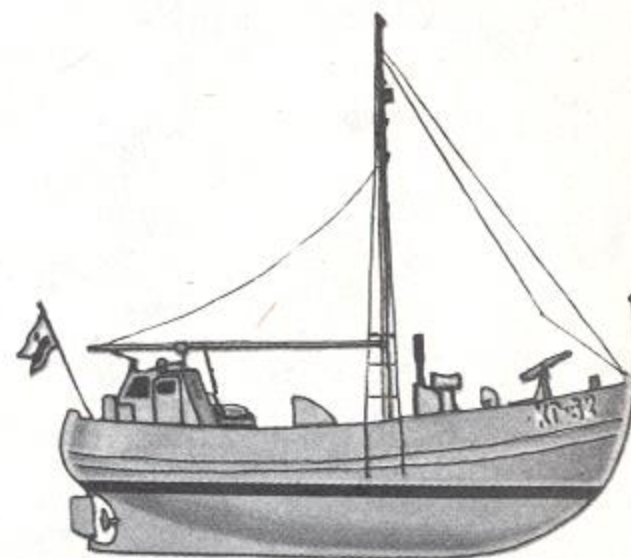
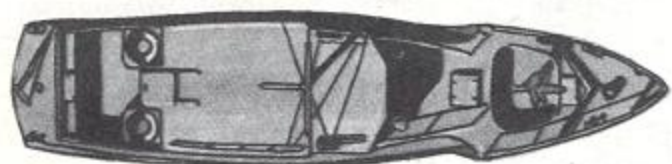
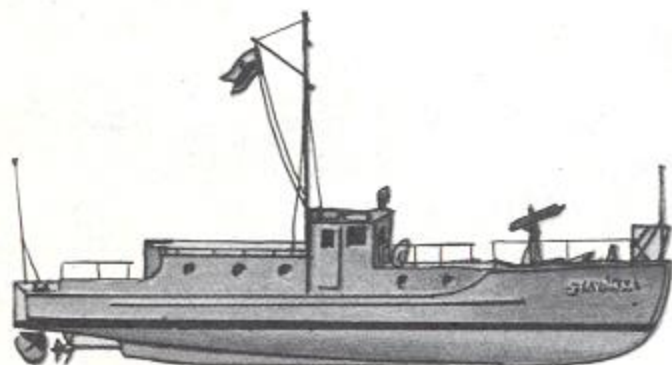


Motorówka patrolowa typu „LCP (L)” – początkowy wygląd na przykładzie „M-1” oraz sylwetka z oznaczeniem „KP-66”

Motorówka patrolowa „Starówka” (przez pewien czas nosiła znak burtowy „KP-3”)

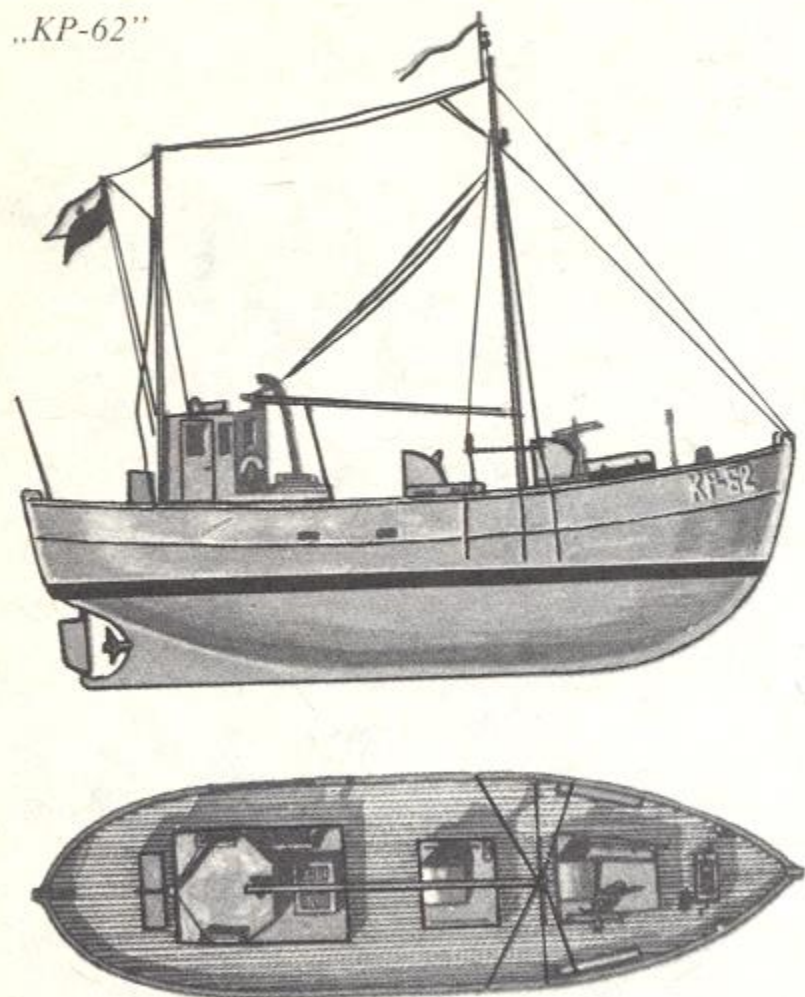


„KP-72”

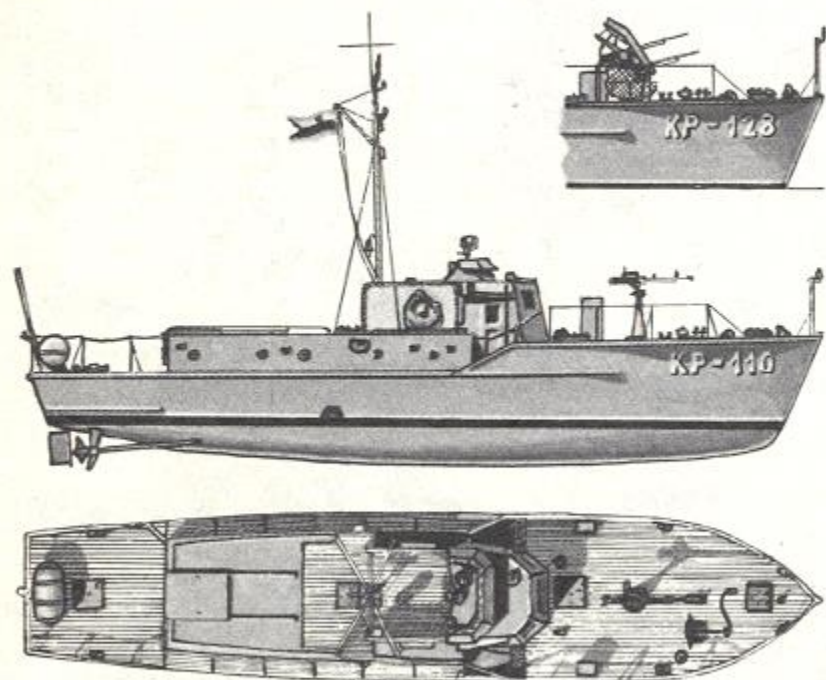


„KP-32”

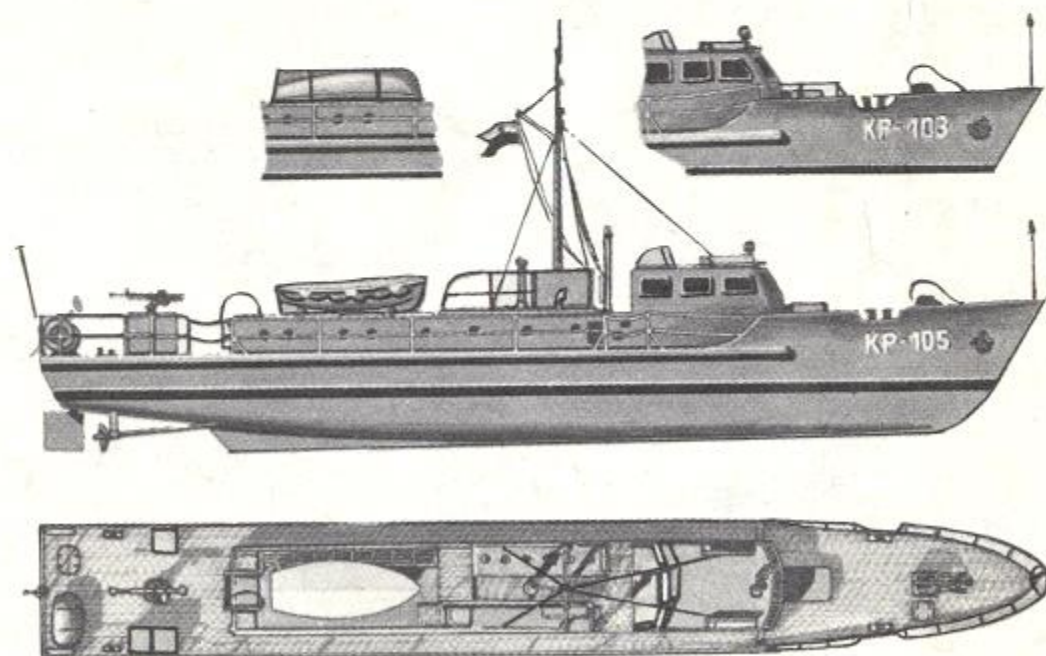
„KP-62”



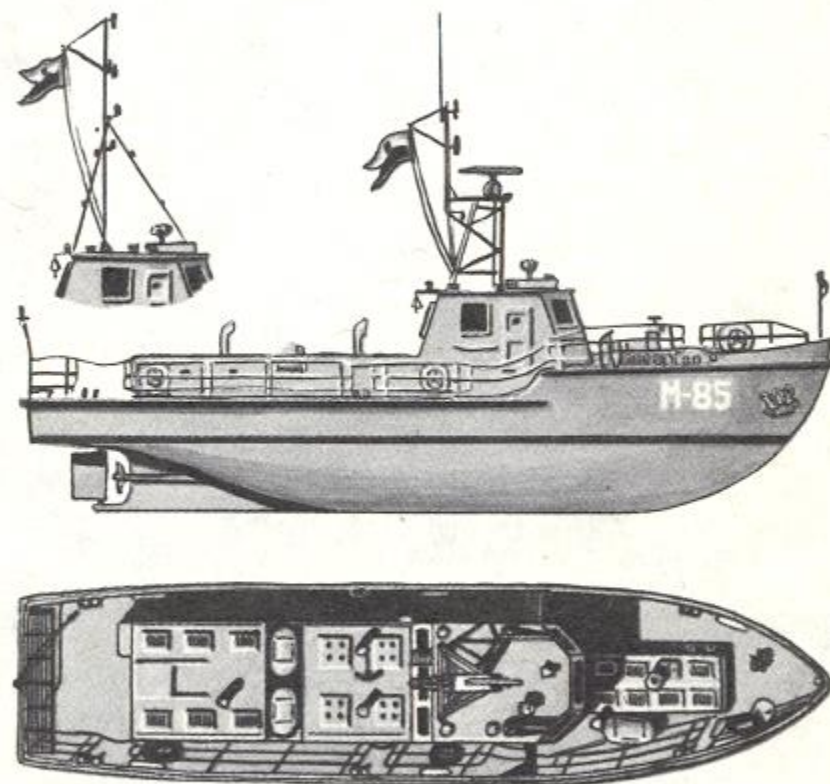
„KP-110” z pojedynczym wielkokalibrowym karabinem maszynowym oraz wersja kutra tego typu z uzbrojeniem w postaci zdwojonego wkm, na przykładzie „KP-128”



„KP-105” oraz fragmenty bliźniaczego kutra „KP-103”, uwidaczniające inny sposób zamocowania łodzi oraz przedłużony reling w części dziobowej

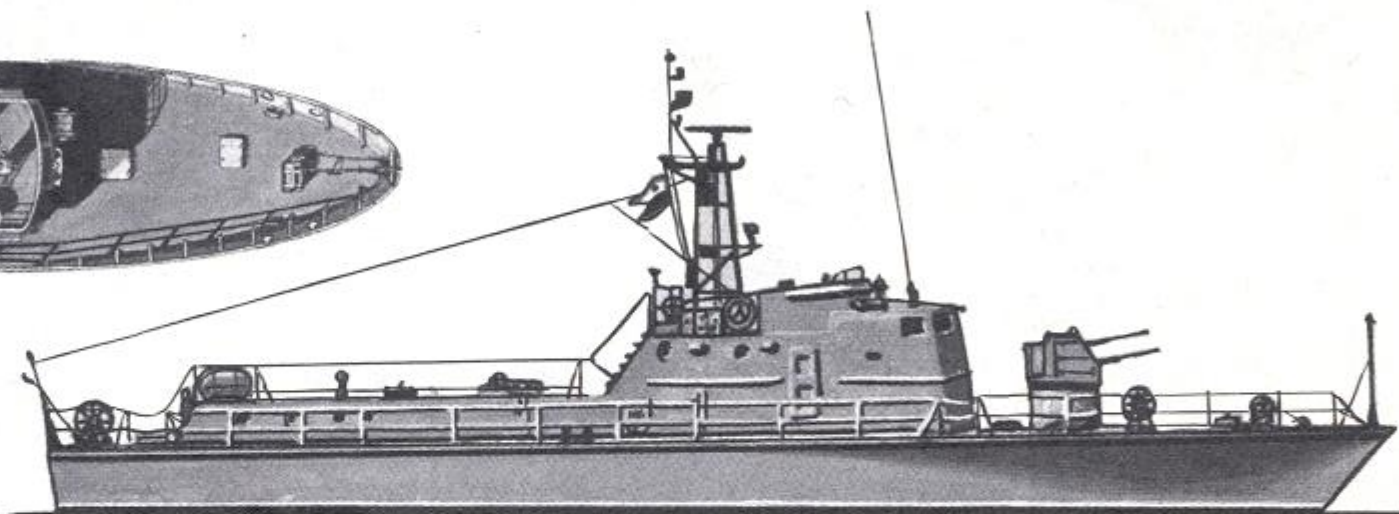
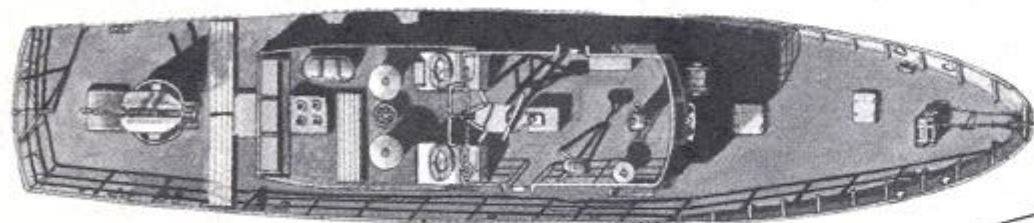


Motorówka operacyjna służby granicznej „M-85”





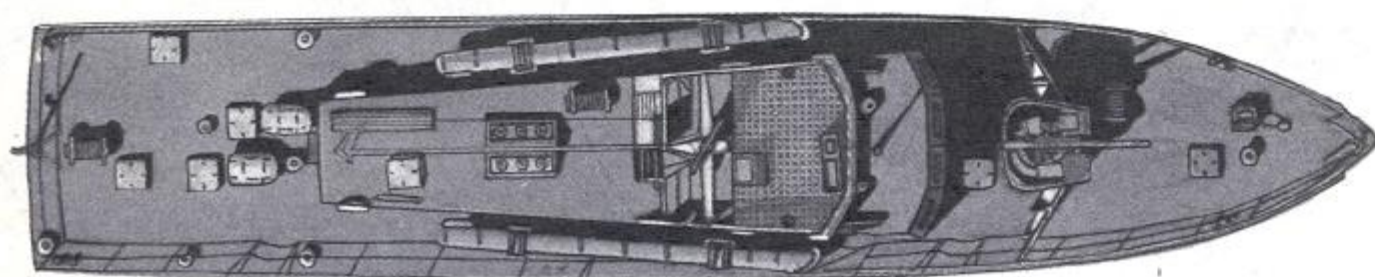
Kuter patrolowy „146”



Przedstawiciel serii większych jednostek spośród kutrów patrolowych najnowszej generacji



„KPa-167”, reprezentujący wariant patrolowo-torpedowy

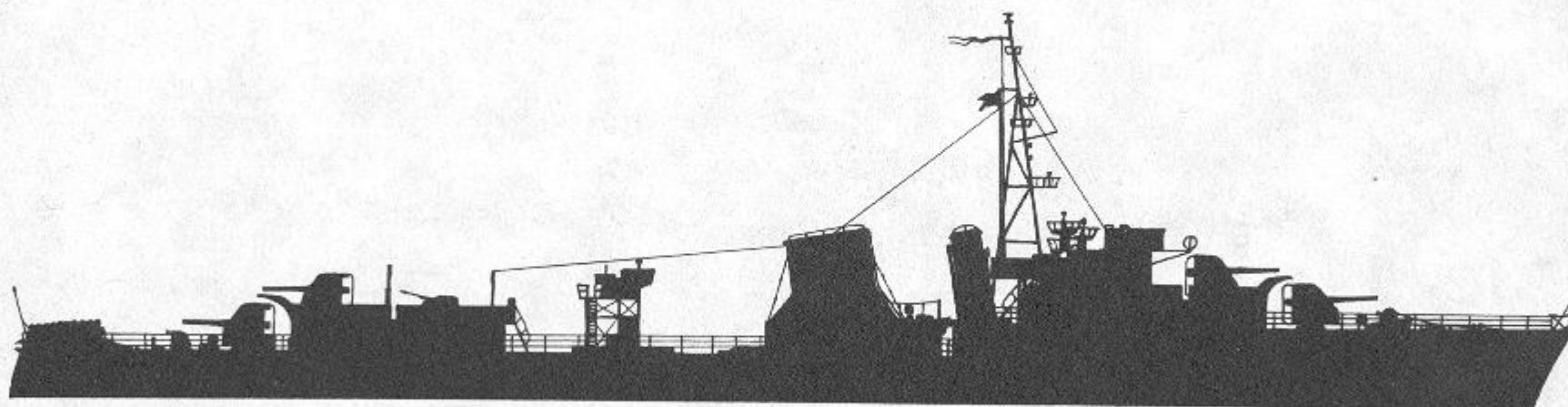




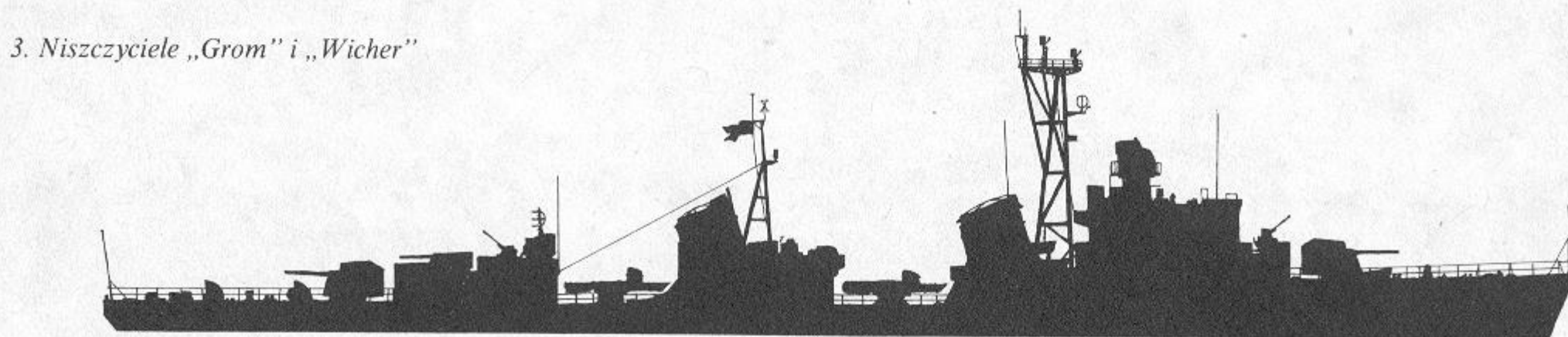
*Sylwetki okrętów bojowych i specjalnego przeznaczenia
pełniących służbę w Marynarce Wojennej PRL w latach
1945-1980 (skala 1:750)*



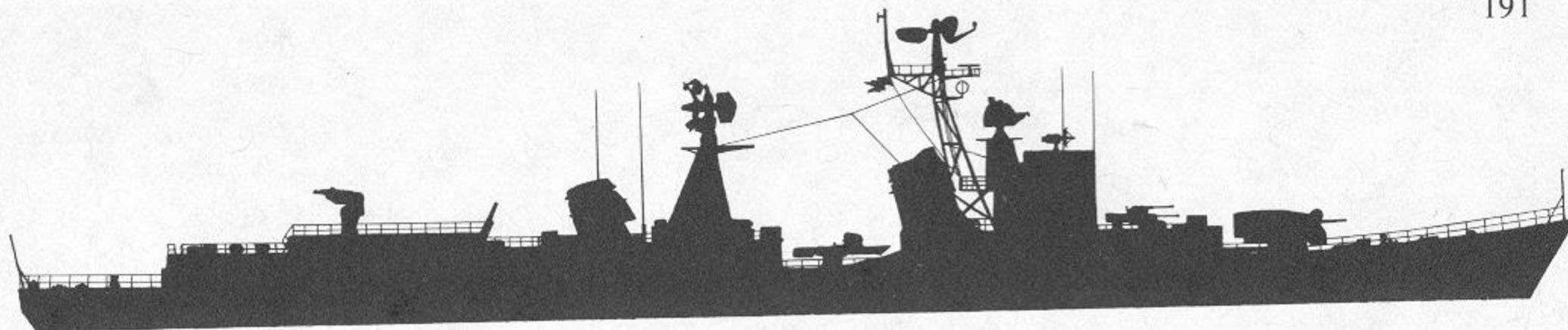
1. Niszczyciel „Błyskawica”



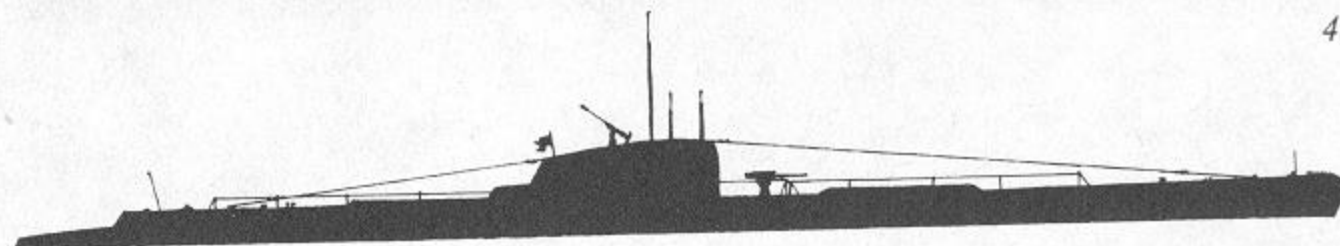
2. Niszczyciel (okręt obrony przeciwlotniczej)
„Burza”



3. Niszczyciele „Grom” i „Wicher”



4. Niszczyciel rakietowy „Warszawa”



5. Okręt podwodny „Sęp”



6. Okręty podwodne „Ryś” i „Zbik”



7. Okręty podwodne: „Kaszub”; „Mazur”; „Krakowiak”; „Ślązak”; „Kujawiak”; „Kurp”



8. Okręty podwodne z serii zapoczątkowanej przez „Orla” (drugiego tej nazwy w polskiej flocie)



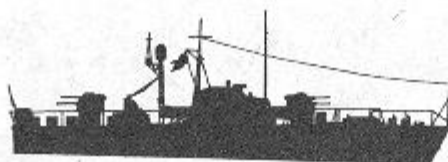
9. Kuter torpedowy (początkowo ścigacz torpedowy) „ST-81”

10. Kuter torpedowy (początkowo ścigacz torpedowy) „ST-82”

11. Kutry torpedowe „KT-81” i „KT-82” po modernizacji

12. Kutry torpedowe drugiej generacji

13. Kuter torpedowy „451” – prototyp serii czterowyrzutniowych jednostek polskiej konstrukcji



14. Czterowyrzutniowe kutry torpedowe polskiej konstrukcji, różniące się nieznacznie od prototypu



15. Kutry rakietowe

16. Małe ścigacze okrętów podwodnych: „Bez względu”; „Bystry”; „Dziarski”; „Dzielny”; „Karny”; „Niedościgły”; „Nieuchwytny”; „Odważny”; „Śmiały”; „Sprawny”; „Szybki”

17. Ścigacz okrętów podwodnych „Błyskawiczny” – sylwetka z początkowego okresu służby



18. Ścigacz okrętów podwodnych „Błyskawiczny” – po częściowym przebrojeniu, przemieszczeniu masztu i wyposażeniu w szalupę

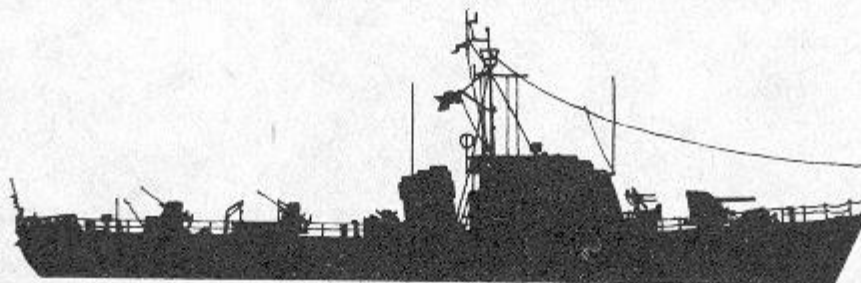


19. Dozorowiec „Czajka”



20. Dozorowce „Mewa” i „Rybitwa”

21, 22. Duże ścigacze okrętów podwodnych: „Czuźny”, „Nieugięty”, „Zawzięty”, „Zwrotny”,





„Zwinny”, „Zręczny”, „Wytrwały”, „Groźny” (niektóre spośród nich miały kosz z reflektorem na kolumnie masztu, co odróżniało je nieco od pozostałych „deesów” – dlatego przedstawiamy dwie sylwetki).



23. Ścigacze okrętów podwodnych trzeciej generacji



24. Trałowiec „Czajka”



25. Trałowiec „Mewa”



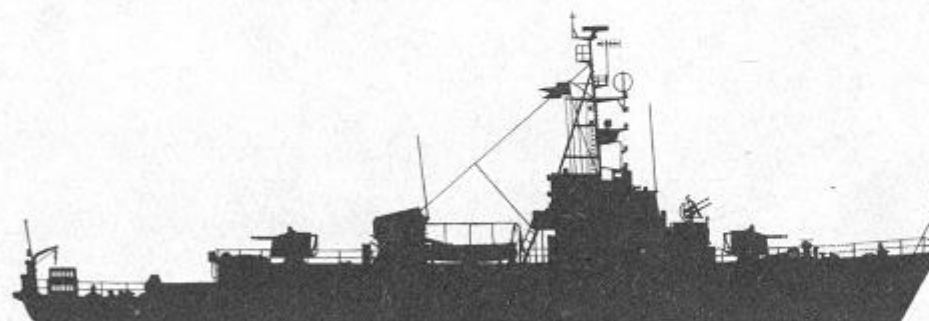
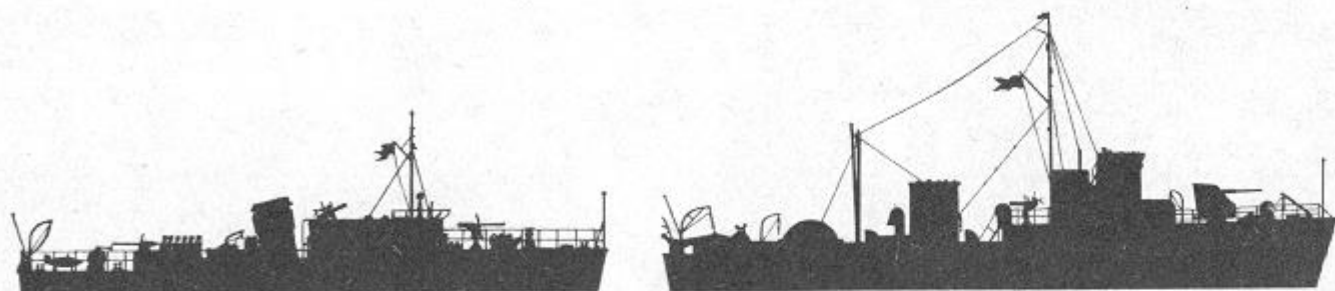
26. Trałowiec „Rybitwa”



27. Trałowiec „Żuraw”

28. *Trałowce redowe: „Albatros”; „Czapla”; „Jaskółka”; „Jastrząb”; „Kania”; „Kondor”; „Kormoran”; „Krogulec”; „Orlik”*

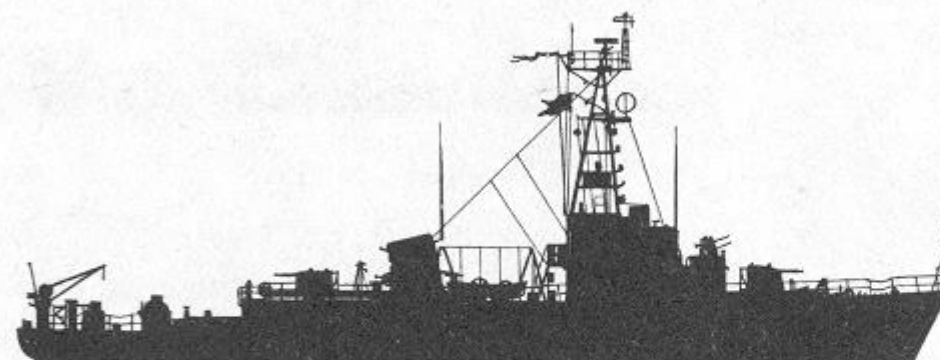
29. *Trałowce bazowe: „Delfin”, „Foka”, „Mors”*



30, 31 *Trałowce bazowe z krótkiej serii prototypowej, zbudowane w kraju na licencji radzieckiej – sylwetki: z początkowego okresu służby oraz późniejsza, po modernizacji masztu*



32. *Trałowce bazowe ze zmodernizowanej serii licencyjnej*



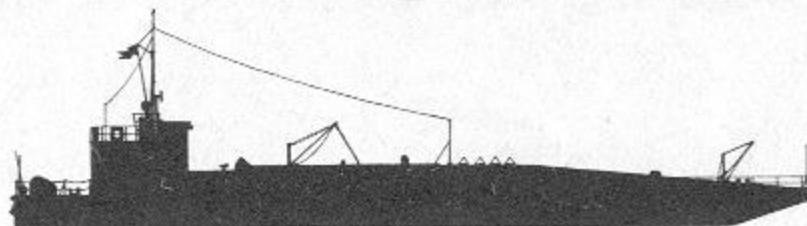
33. *Trałowce bazowe trzeciej generacji*





34. Kutry trałowe od „TR-41” („811”) do „TR-47” („817”)

35. Kutry trałowe eksploatowane w latach
szóśćdziesiątych i siedemdziesiątych



36. Barki desantowe duże: „BDD-1”, „BDD-2”,
„BDD-3”, „BDD-5”, „BDD-6”, „BDD-7”



37. Barki desantowe średnie: od „BDS-50” do
„BDS-60”

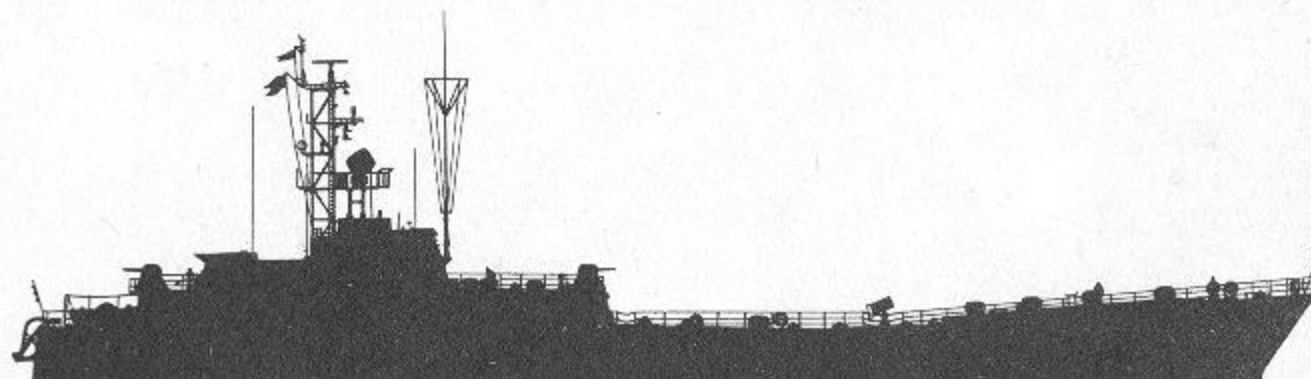


38. Barki desantowe małe: „BDM-100”,
„BDM-101”, „BDM-102”



39, 40. Okręty desantowe średnie z pierwszej
serii jednostek tej podklasy zbudowanych w
kraju – sylwetki: początkowa oraz po mode-
rnizacji masztu i umieszczeniu dodatko-
wego stanowiska artyleryjskiego na nadbu-
dówce w części rufowej

41, 42, 43. Jednostki reprezentujące kolejne serie okrętów desantowych średnich polskiej konstrukcji



44. Kutry desantowe: „KD-19”, „KD-28”, „KD-37”, „KD-46”, „KD-55”, „KD-64”

45. 46. Kutry desantowe eksploatowane począwszy od 1962 roku, zmodernizowane w siedem lat później – sylwetki: przed i po przebudowie

47. Duże kutry desantowe

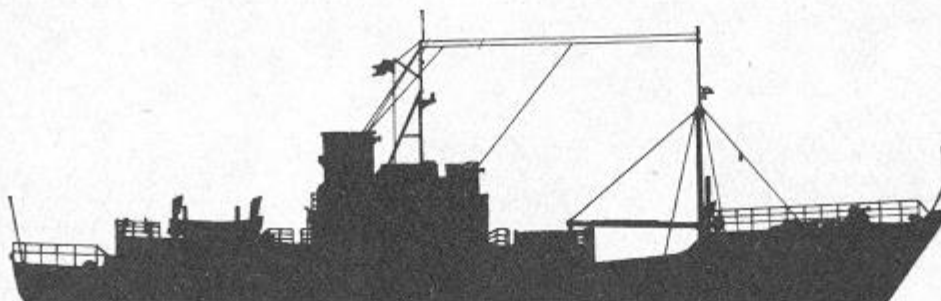


48. Okręt hydrograficzny „Żuraw”

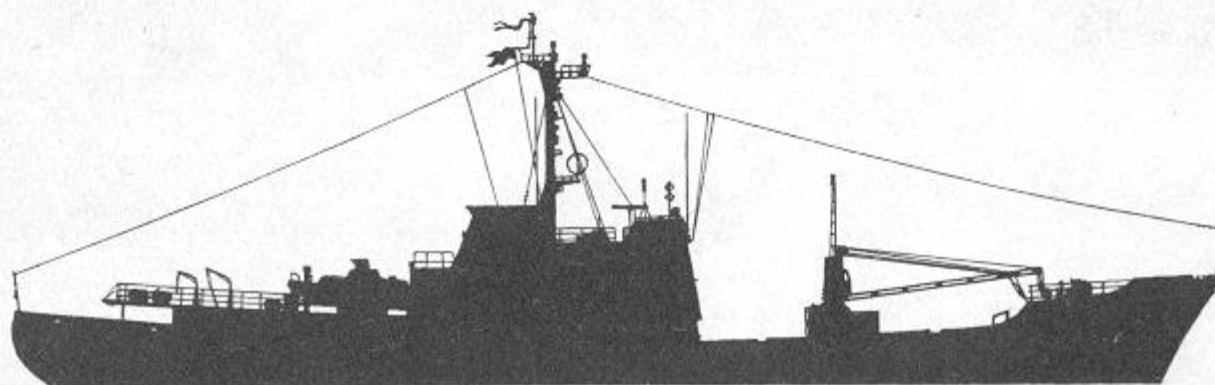




49. Okręt hydrograficzny „Kompas” – dawny „Żuraw”, przebudowany w sposób całkowicie zmieniający jego sylwetkę



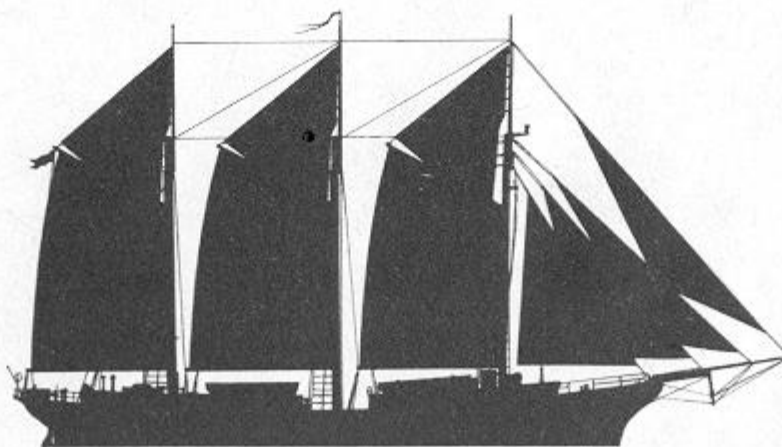
50. Okręt hydrograficzny „Bałtyk”



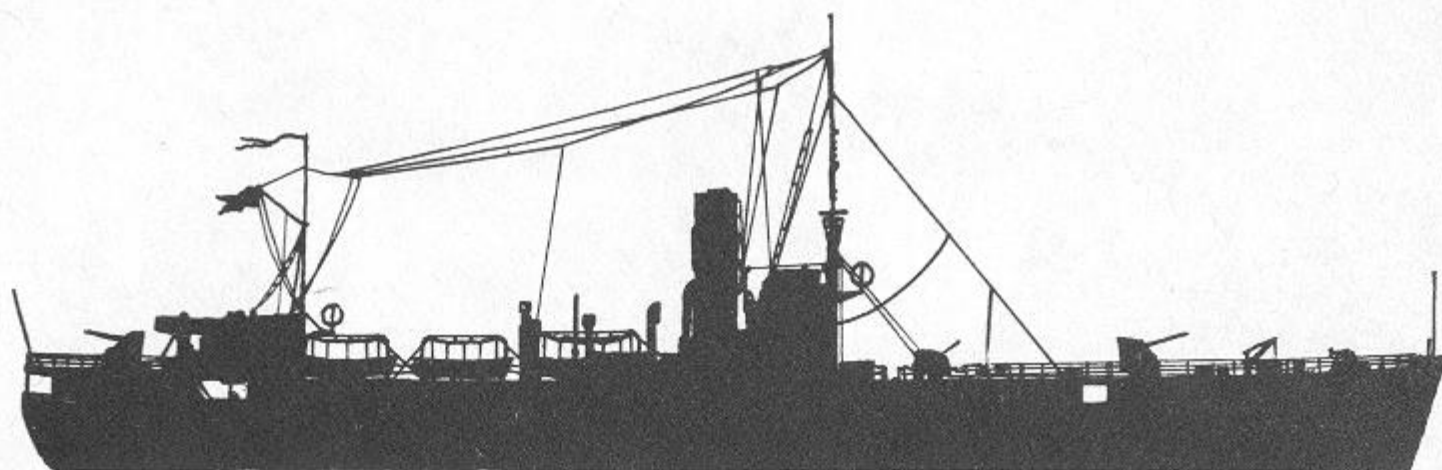
51, 52. Okręt hydrograficzny „Kopernik” – sylwetka z początkowego okresu służby oraz po częściowej przebudowie związanej z wyznaczeniem jednostki do udziału w badaniach geofizycznych



53. Okręt szkolny „Iskra”



54. Okręt szkolny „Zetempowiec” (następnie „Gryf”)

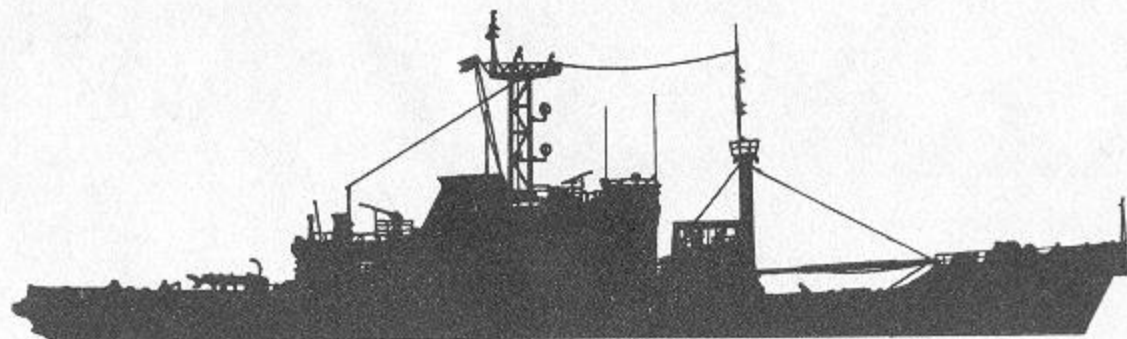


55. Kutry szkolne: „Podchorąży”, „Kadet”, „Elew”

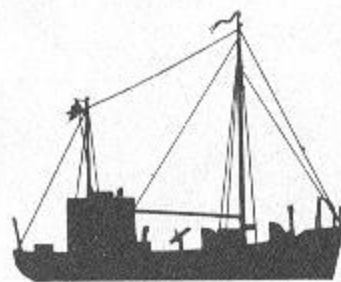
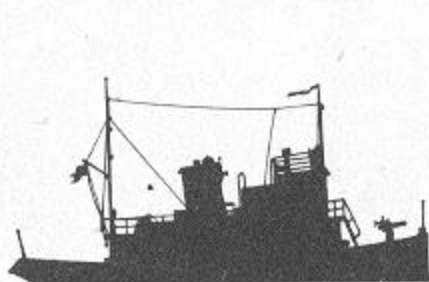


56. Okręty szkolne: „Wodnik” oraz „Gryf” (kolejny tej nazwy)





57. Okręty ratownicze: „Piast” i „Lech”



58. Dozorowce pogranicza: „DP-51” i „DP-52”

59, 60. Dozorowiec pogranicza „DP-53” – sylwetki: z początkowego okresu służby oraz po zainstalowaniu działa w miejscu zdemontowanego poprzedniego masztu



61. Dozorowiec pogranicza „DP-54”

62. Dozorowce pogranicza: „DP-55” i „DP-56”

63. Dozorowiec pogranicza „DP-86”



64. Okręt patrolowy „OP-201” – pierwszy tej klasy wśród jednostek powojennej służby granicznej



65, 66. Okręty patrolowe skonstruowane na podstawie ulepszonej dokumentacji, według której zbudowany był „OP-201” – sylwetki: przed i po modernizacji masztu



67, 68. Okręty patrolowe kolejnej serii drugiego pokolenia – sylwetki: przed i po modernizacji masztu



69. Okręty patrolowe trzeciej generacji



70. Kuter patrolowy „KP-1” (dawny pościgowiec „Batory”)

71. Motorówki patrolowe typu „LCP (L)”

72. „KP-72” – dawna motorówka z „Gneisenau”

73. „KP-3” – motorówka patrolowa przedwojennego typu „Kaszub”



74. Kutry patrolowe: „KP-32”, „KP-33”, „KP-34”

75. Kutry patrolowe: „KP-61”, „KP-62”, „KP-63”, „KP-64”

76. Kutry patrolowe: od „KP-101” do „KP-107”



77, 78. Kutry patrolowe zbudowane w kraju na licencji radzieckiej – sylwetki: z pojedynczym wkm oraz z podwójnie sprzężonym wkm

79. Motorówki operacyjne najnowszej generacji





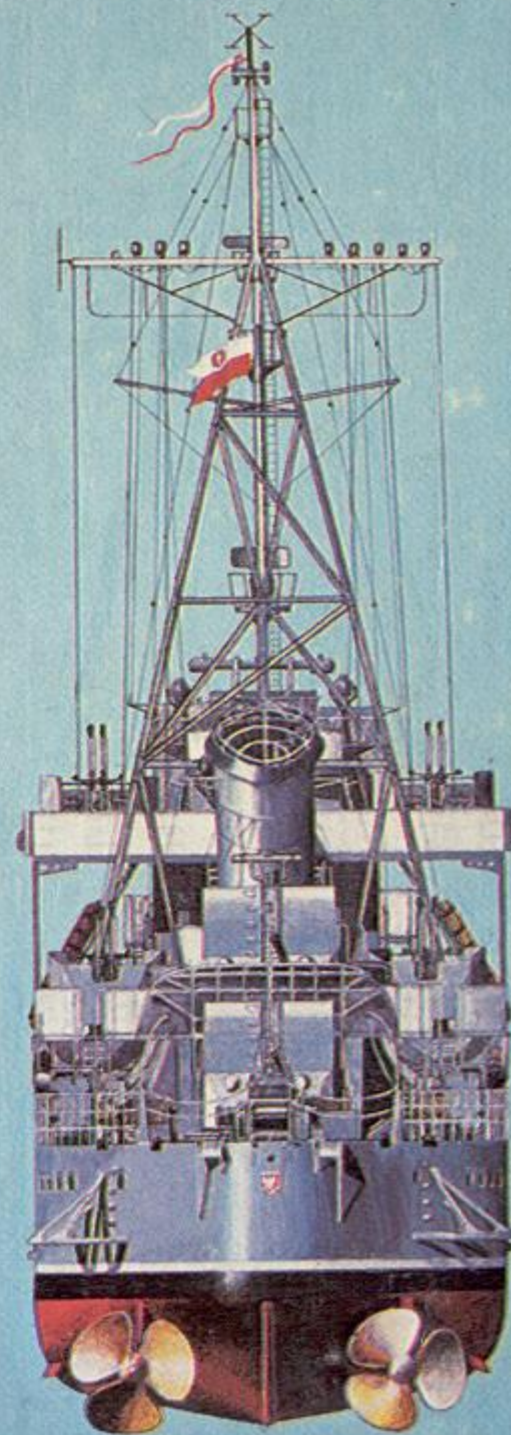
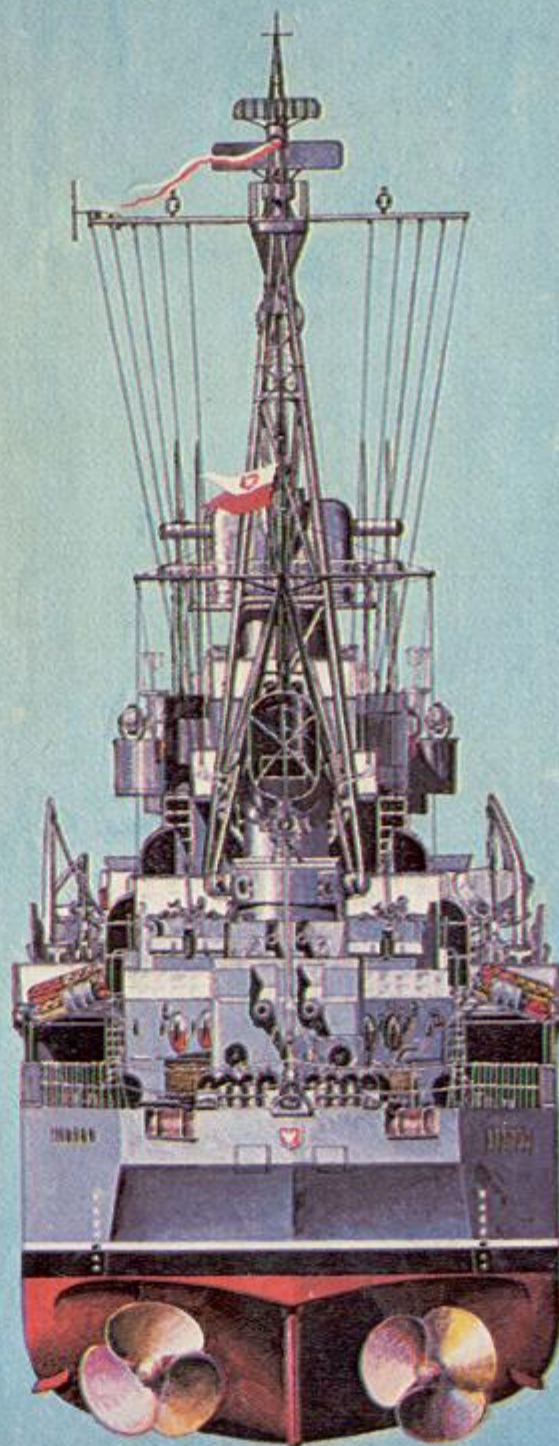
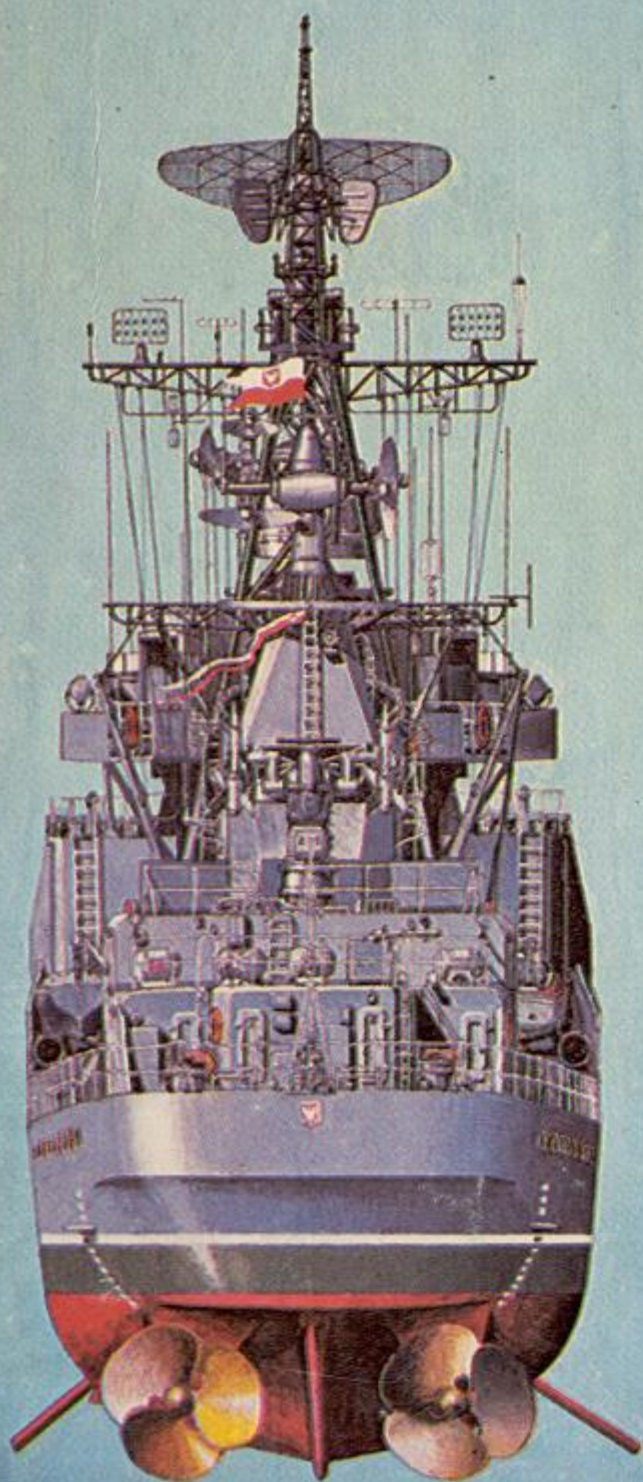
80, 81. Kutry patrolowe z początkowej serii trzeciej generacji – sylwetki: pierwsze jednostki tego typu oraz następne kutry seryjne, różniące się od prototypowych rozwiązaniem nadbudówki



82, 83. Kutry patrolowe z kolejnej serii trzeciej generacji – sylwetki obrazujące wariant standardowy oraz wariant powstały w wyniku częściowej przebudowy nadbudówki, zmodernizowania masztu i uzupełnienia uzbrojenia dwiema wyrzutniami torped przeciwpodwodnych

Spis treści

- 5 Od autora
- 9 Niszczyciele
- 21 Okręty podwodne
- 32 Kutry torpedowe i rakietowe
- 41 Ścigacze okrętów podwodnych i dozorowce
- 53 Trałowce bazowe i redowe
- 66 Kutry trałowe
- 72 Okręty desantowe
- 83 Kutry desantowe
- 87 Okręty hydrograficzne
- 94 Kutry i motorówki hydrograficzne
- 99 Okręty szkolne
- 107 Okręty ratownicze
- 114 Okręty patrolowe
- 125 Kutry i motorówki patrolowe
- 144 Zakończenie
- 146 Omówienie źródeł
- 149 Rysunki okrętów bojowych i specjalnego przeznaczenia pełniących służbę w Marynarce Wojennej PRL w latach 1945-1980
- 189 Sylwetki okrętów bojowych i specjalnego przeznaczenia pełniących służbę w Marynarce Wojennej PRL w latach 1945-1980



ISBN 83-215-3249-7

Cena zł. 420.-

biblioteka
MORZA

Wydawnictwo Morskie Gdańsk 1986